

Drive on the edge
auto sport 2021年8/6号・8/20号 合併号（隔週金曜日発売）2021年7月30日発売 第58巻第14号 通巻1557号
No.1557
オートスポーツ 2021 8/6号・8/20号 合併号

auto sport

超接近戦

SUPER GT Round 4 MOTEGI

スタンレーNSX vs WedsSportスープラ

山本尚貴

#19に仕掛けた罠

JGTC／SUPER GT GT500

ステアリング大全

NISSAN 軽量高剛性の"操縦桿"

TOYOTA/LEXUS 12人の最大公約数

HONDA やる気にさせるステアリング

WEC最新動向

過熱するLMH/LMDh

仰天！"リヤウイングレス"車両

Part 1 新車『プジョー9X8』チェック

Part 2 202X年、最大13社が参戦か

WRC初表彰台インタビュー 勝田貴元 Yet to Quench.

F1 第9戦オーストリアGP／第10戦イギリスGP

SAN-EI
CORPORATION



XPB

抜けないレースにサヨナラ

2022年型F1マシン＆新規則

“古風な見た目”のグラウンドエフェクトカーはフォーミュラの最高峰をどう変えるのか

次世代のF1マシンがイギリスで初公開された新たなコンセプトにもとづいて作られる2022年マシンは狙いどおりの効果をF1にもたらすのだろうか

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）
Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：LAT／Sutton／XPB

イギリスGP直前にF1の近未来の姿が正式に公開された。お披露目されたのは、FIAとF1が予想する来季のマシンのモックアップだ。ただし、これは新規定の代表的なデザインを具現化したもので、実際の新車がこのような外観を持つとは限らない。つまり、このショーカーは来季の新車に取り入れられるであろう要素をすべて盛り込んだ「見本」なのである。

22年の技術規則はグラウンドエフェクトフロアの復活を軸とした新コンセプトにもとづいたものになる。ダウンフォースの大半を、前後ウイングと小さなディフューザーではなく、フロアで発生するクルマになるということだ。

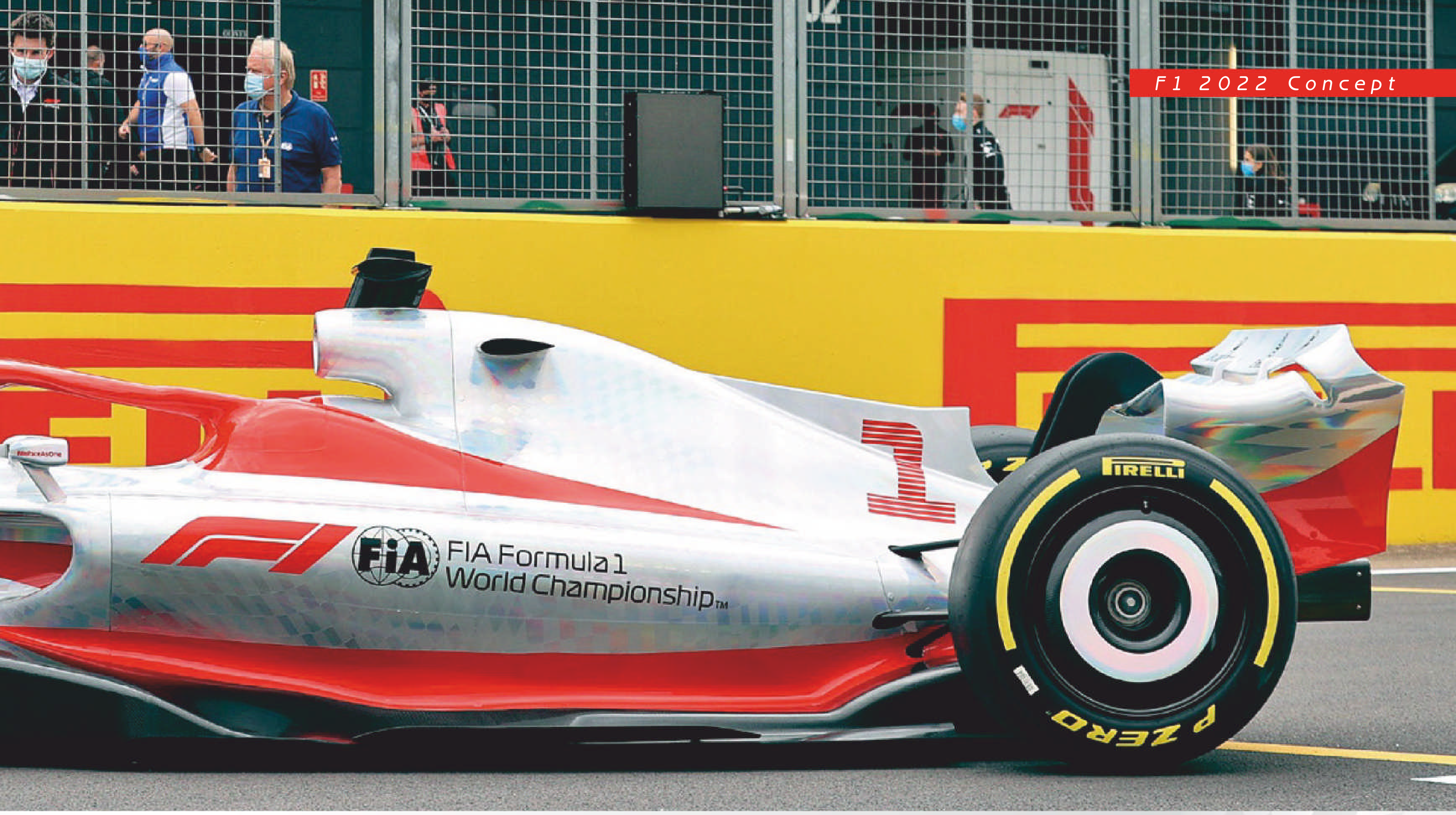
このコンセプトは、先行車両のタービュランスによる「ダーティエア」の影響を受けにくくして、コース上で複数のマシンがより接近して走れるようにし、コース上でのアクションを促進することを目指して採用された。

FIAとF1が実施した広範な調査研究において、彼らはフロントウイングを持たないパッケージの実験を行ない、それでも問題はないという結果を得ていた。しかし、報じられるところによると、マクラーレンのザック・ブラウンがその方針に強く反対。というのもフロントウイングがなくなると、スポンサーに提供できるスペースがそのぶんだけ減ってしまうからだ。

結局、22年のF1はフロントウイングを維持するが、ショーカーの4枚ウイングは角度などの調整機構がないように見える。また、フロントウイングに関する規定はかなり厳しいものとされる可能性が高く、おそらくどのクルマもほぼ同じ形状になるだろう。

ノーズは現行のデザインよりもずっと先端が低く、かつ明らかに幅が広い。昨年バーレーンで起きたロマン・グロージャンのクラッシュの調査報告を受けて、来季はクラッシュテストがさらに厳格化されるため、合格するにはこのような形状のノーズが必要になるのかもしれない。

フロントウイングの背後に控えるホイールとタイヤも新しくなる。最大の変化は前後とも18インチ径のリムとロ



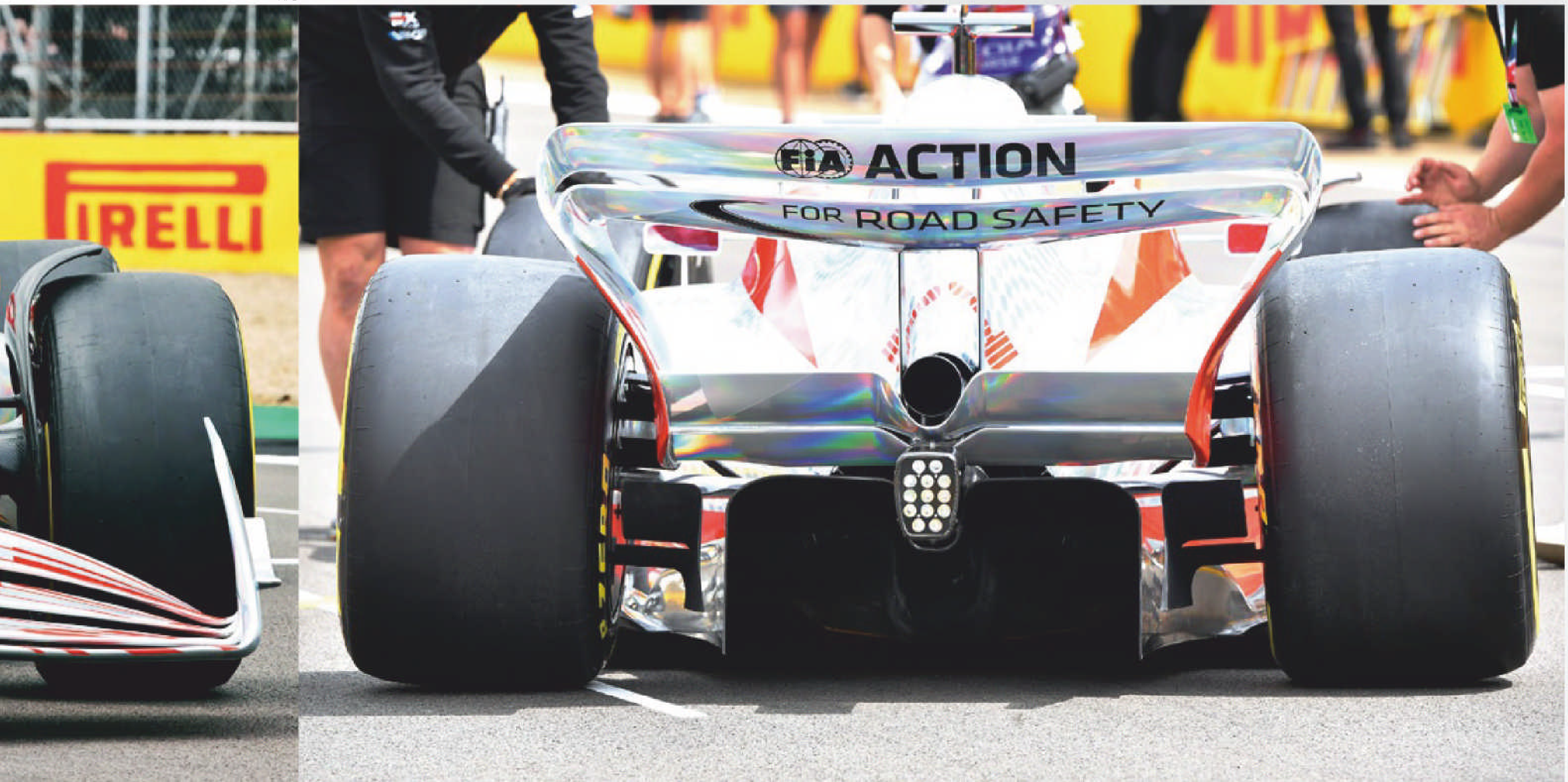
ープロファイルタイヤの採用だ。そのおもな理由はルックスをより現代的にすることにあったが、これによって各チームの技術陣は大きなチャレンジに直面する。ホイールに合わせてブレーキディスクが大径化されるだけでなく、ロープロファイルタイヤに対応するためにサスペンションも完全な新設計とせざるを得ないからだ。現行の13インチタイヤでは、サスペンションの働きの多くがタイヤのサイドウォールの変形によって肩代わりされている。だが、サイドウォールが薄くなるとその変形量が減り、サスペンションパーツをより大きく頑丈にしなければならない。

ホイールの大径化は、クルマ全体の重量増にもつながる。実際、22年の車両最低重量は７９０kgに引き上げられる見込みで、これはＦ１の歴史上もっとも重いクルマになることを意味する。

「これだけ持続可能性が叫ばれ、Ｆ１もその方向へ進もうとしている時期に、どうしてクルマをさらに重くするのか理解できないよ。クルマが重くなれば、それだけ余計にエネルギーを使うことになるのだから」と現世界王者のルイス・ハミルトンは言う。「その意味では、必ずしも正しい方向性ではないと思う。以前の軽いクルマは動きが機敏で、車体もこれほど大きくはなかったから激しいバトルでも扱いやすかった。だが、最近はどんどん重くなって消費するエネルギーが増えているし、ブレーキが大きくなればブレーキダストも多くなる。もちろん、同じ距離を走るのに必要な燃料の量も増える」。

グラウンドエフェクトマシンとなる2022年マシンは、リヤディフューザーも大型化される。現行規定マシンと比べると、ディフューザー後端の高さが目につく。また、リヤウイング全体の形状も特徴的だが、これはウイングが発生する乱流が後続車両へ与える影響を少なくすることを狙ったものであるようだ。

XPB



Sutton





今シーズンを戦うマシンと比較して、2022年型のマシンは全体的により流麗で伸びやかなシルエットになりそうだ。なお、来季も現在と同様のパワーユニットが継続して採用されるが、バイオエタノールの比率を現在の5.75%から10%まで引き上げた "E10フューエル" が導入されることになっている。

前輪を覆う空力パーツにより ダーティエアの発生が抑制される

技術サイドは不満を吐露

このショーカーでは、前輪の一部を覆うようなかたちの興味深い空力パーツが関心を集めた。これには前輪の後方に起きる乱流を減らし、ダーティエアの発生を抑える働きがあるという。また、このデバイスはホイールの下のほうまで伸びており、その領域で開発が許される可能性を示唆している。

一時期流行したホイールカバーの復活も、先行車両に接近した状態で走りやすくする効果を期待されてのことだ。

前輪後方のオープンエリアは、現行車両では複雑なフロア前端とバージボードに占められているが、そこにあるのは、車体下面へ空気を導くシンプルで大きなプレートのみだ。このショーカーのような形状のラジエターダクトは、おそらく全チームの22年の新車に共通の特徴になるだろう。今年の重要な開発エリアとなったリヤフロアは、再び大幅に単純化される。

リヤウイングは、このクルマでもっとも目につく特徴のひとつである。そのデザインは曲線的で、何よりも重要なこととして、従来のような形態の翼端板を持っていないのだ。そのかわり、ウイングのメインエレメントが下へ回り込むように曲がって、翼端板の下半

2022年からのノーズは現行規定よりも低く、幅広くなる。フロントウイングについては廃止も検討されていたようだが、2022年のF1マシンも同パーツを継続して採用。現行規定ではウイングのフラップの角度を調整できるようになっているが、今回発表されたショーカーには調節機構はついていない。







抜けないレースにサヨナラ

2022年型F1マシン&新規則

F1 2022 Concept





ショーカーのサスペンションはフロントがプッシュロッド、リヤがプルロッドと見られるが、パーツのサイズや重量を考慮すると、実際にはフロントはプルロッドになりそう。また、リヤはディフューザーのサイズ的にプルロッドでは収まらない可能性があるようだ。

分を構成している。興味深いことに、このショーカーではDRSの作動機構が見当たらず、こうした形状のウイングでどのようにシステムを作動させるのかも不明だ。どうやらその部分に関しては、詳細は未定らしい。実際、22年のテクニカルレギュレーションの草稿では「未定」というフレーズが頻出し、現時点ではルールが未完成であることを物語っている。

　ドライバーたちは、イギリスGPの週末にシルバーストンのグリッド上で、この新しいクルマを間近に見る機会を得た。その反応はまちまちで、全員が好意的というわけではなかった。たとえば、マクラーレンのダニエル・リカルドはこう語っている。「リヤまわりは、わりと古典的だよね。08年頃のクルマみたいだ。見れば見るほど『フツーじゃん』と思えてくる」。カルロス・サインツは「フロントホイールより後ろは気に入ったよ。フロントはずいぶんアグレッシブだね」と語った。フロントウイングとノーズの造形はあまり美しいとは思えない、と遠回しに言っているのだ。この部分の外観については、ファンのあいだでも意見が大きく分かれている。また、レッドブルのチームボス、クリスチャン・ホーナーも、このクルマの審美的評価に関する論戦に加わり「外観はちょっとレトロ調だ。90年代のインディカーを思い起こさせる。とてもクールに見えながら、どこかレトロなんだ」とコメントした。

　しかし、この新しいクルマで何よりも重要なのは、どう見えるかではなく、どんなレースを見せてくれるかだ。現役ドライバーのうち、間接的ながらもその点に言及したのはシャルル・ルクレールだけだ。彼はフェラーリのシミュレータで来季の新車の初期的なバージョンを試したと、うっかり口を滑らせたのだ。「じつはもうシミュレータで試したんだけど、ドライブした感じはいままでとはずいぶん違うよ。外観はクールでアグレッシブだから、レースをさらに面白くしてくれるクルマになるといいよね」と、発表会で報道陣に語っている。

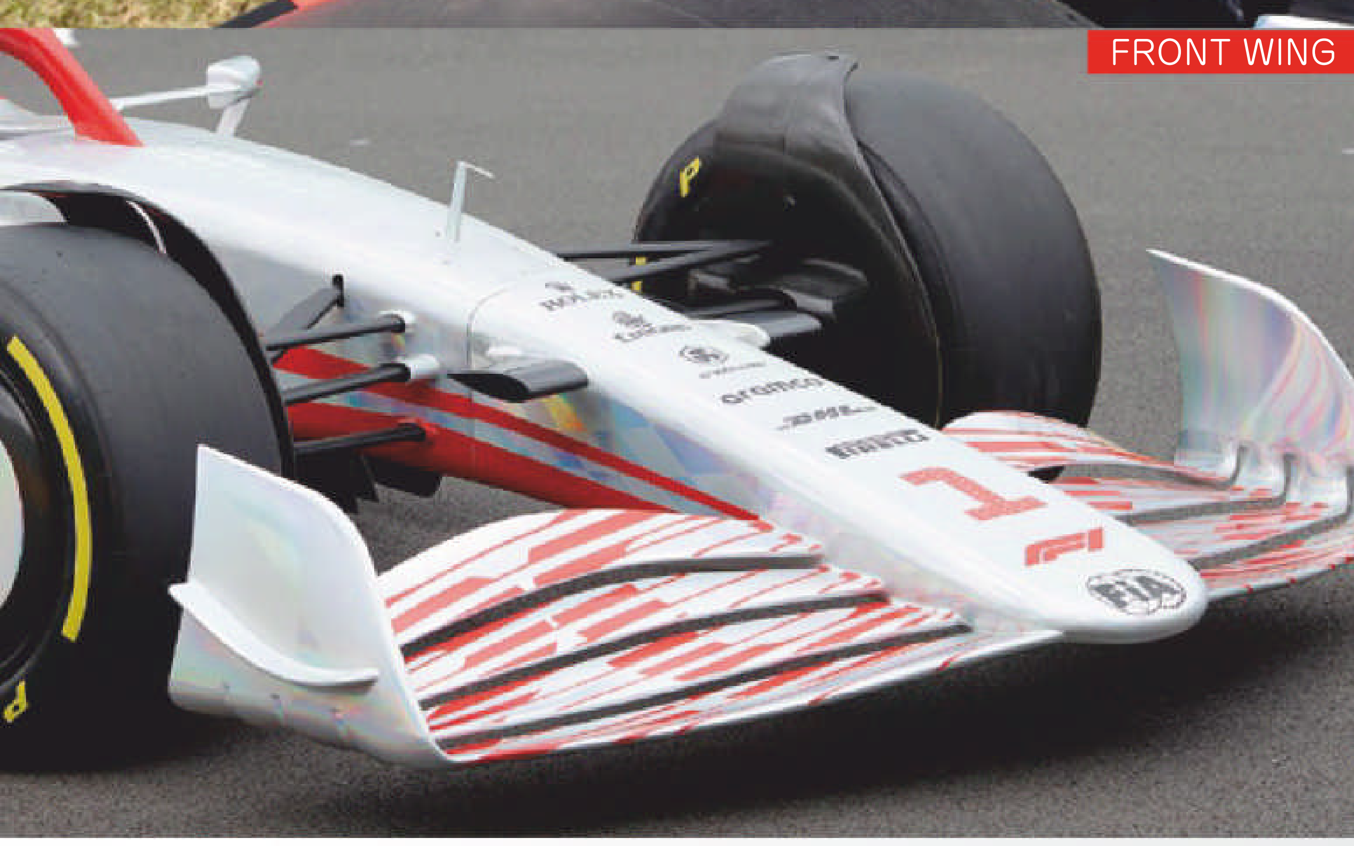
制約は厳しいが、独自の開発を行なう余地は残されている

　09年のF1世界チャンピオン、ジェンソン・バトンも、これまでとは違うクルマになるというルクレールの意見に賛意を示し、現状よりずっとトリッキーなマシンになるだろうと予想した。「ダウンフォースが減れば、どうしてもドライブするのは難しくなる。現在のクルマは高速コーナーでも路面にボルト留めしたみたいに安定しているが、来年は危ういシーンやミスが増えると思う。また、いまのクルマは空力的にピーキーでスライドさせられないのに対し、このクルマではダウンフォースへの依存度が下がり、そのぶんタイヤに頼ることになる。結果としてあちこちでドリフトが披露され、ファンを楽しませてくれるだろう」。

　新規則に対する批判的意見は、ドライバーよりもむしろエンジニアから上がっている。彼らの多くは、この新ル

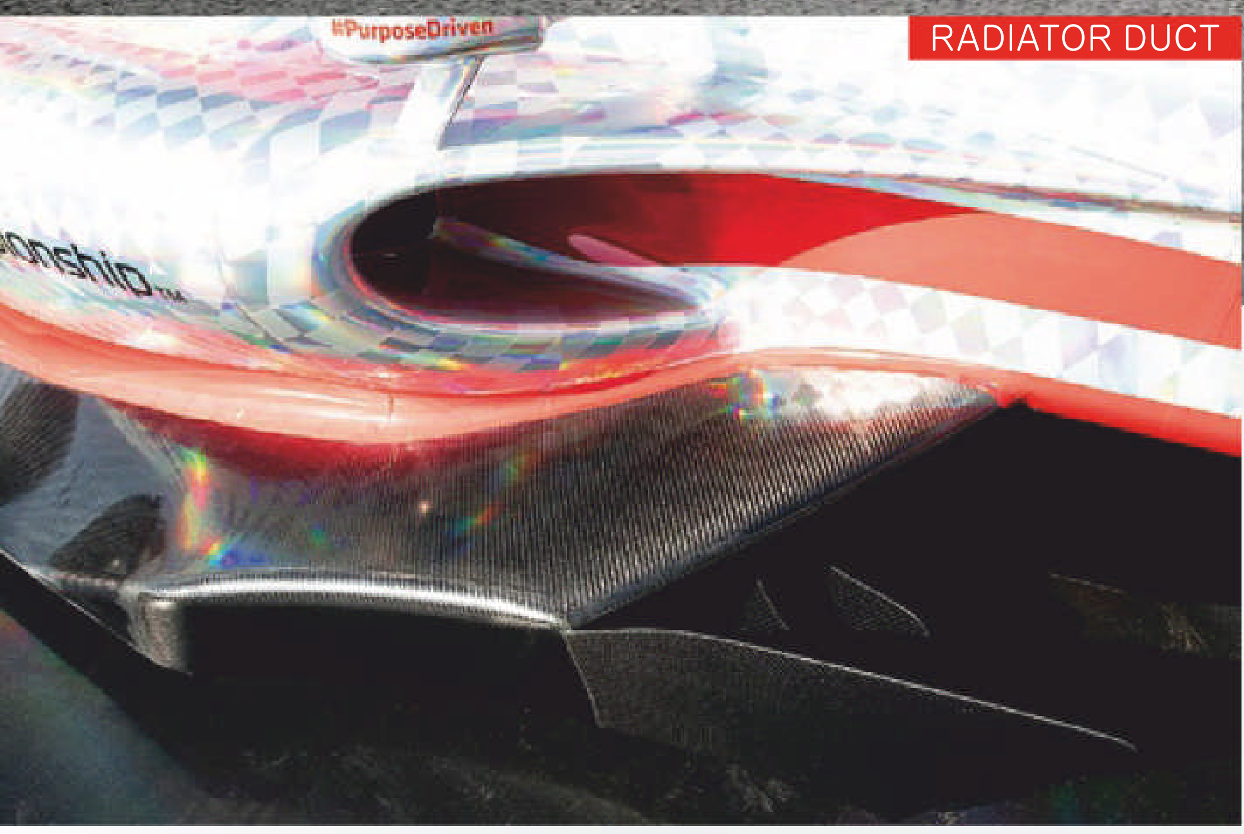
ショーカーで一番目を引くのは、従来のような翼端板を持たないリヤウイングだろう。DRSは2022年も継続される見とおしだが、ショーカーでは現行マシンなどのようにフラップを動かすための機構は見られない。







グラウンドエフェクトで多くのダウンフォースを発生させる2022年マシンは、3D形状のフロアを採用する。フロアの前端、後端ともに、現行規定よりもシンプルな造形になりそうだ。公開されたクルマのリヤフロアには小さな空力パーツのようなものも見えるが、これは「オプションとして検討しているもの」であるという。







2022年から18インチホイールを採用するとともにホイールカバーが復活。ショーカーのカバーは当初予想されていたようなフラットなものではなく、市販車に搭載されるテンパータイヤのホイールに似た立体的な形状だ。

ールがあまりに制限的すぎると感じ、より大きな技術的自由を求めているのだ。彼らが恐れているのは、グリッド上のクルマがどれも同じに見えてしまうことである。「どのクルマも同じテーマにもとづいていて、違いはごくわずかということになると思う」とホーナーは言う。「レギュレーションがタイトすぎるので、各チームのクルマを見比べても違いは少なく、異なるのはボディの内部だけになるだろう。残念なことに、ボディワークの形状はほぼルールで決まってしまい、クルマを識別する最大の手がかりはカラーリングという方向へ向かいつつある」。

一方、アルピーヌのテクニカルディレクター、パット・フライは、同様の懸念を示しつつ、独自の開発を行なう余地がないわけではないと考えている。「大部分はルールの文言どおりに作るしかないとしても、その文言が曖昧で、複数の解釈ができる部分は少なからずある。また、現行のクルマでも、私にはルールの精神に沿っていないように思えるものがあり、それらはレギュレーションの当初の意図とはやや形状が違っていたりする。ともあれ、大きな抜け穴と言えるようなものはないと思うし、ルールによる制約がものすごく厳しいのはたしかだ」。

さらにフライは、何が許され、何が許されないかを明確に理解すること自体がひとつの困難な課題であり、現時点ではまだレギュレーションが未完成であるがゆえに、それがより難しくなっていると指摘した。「かつてはルールを読みさえすれば理解できた。だが、この新規則に関しては、まずルールを読んで、1時間ほどCADに向かった後、またルールブックに戻るという手順を繰り返す必要がある。規定がどんどん複雑になっているからだ」。

このように、新しいクルマと新しいルールには賛否両論があるにもかかわらず、立案者たちはきわめて楽観的だ。F1のテクニカルディレクター、パット・シモンズは、このルールによって22年には開幕当初からレースの質が改善される一方で、おそらく一部のチームがレギュレーションを深く読み込み、ほかのチームが見落とした何かを探し当てることにより、小さくないアドバンテージを得ると予想しているという。

筆者を含めた多くの関係者と同様に、彼もこのプロジェクトの成否の判断は、クルマがコース上でどんなレースをするのかを見てからだと考えている。そして、やはり多くの人々と同様に、この新たなルールブックのもとでのレースを心から楽しみにしている。

22年のレギュレーションがまだ確定していないというのに、すでに一部の人々の関心は、新たなパワーユニットを搭載して25年に登場する新世代のマシンへと向かっている。これは来季のクルマよりずっと軽量で、空気抵抗も小さいものになる可能性があるが、デザインの詳細は現在のところ明かされていない。また、これに使われるパワーユニットについても、技術規定が定まるにはもう少し時間がかかるだろう。こうしてF1は急速な進歩を続けており、将来の可能性はなお大きく広がっているのである。

ワザで制した山本尚貴の強さ

受け入れた超接近戦

Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）
田村 翔（Sho Tamura）

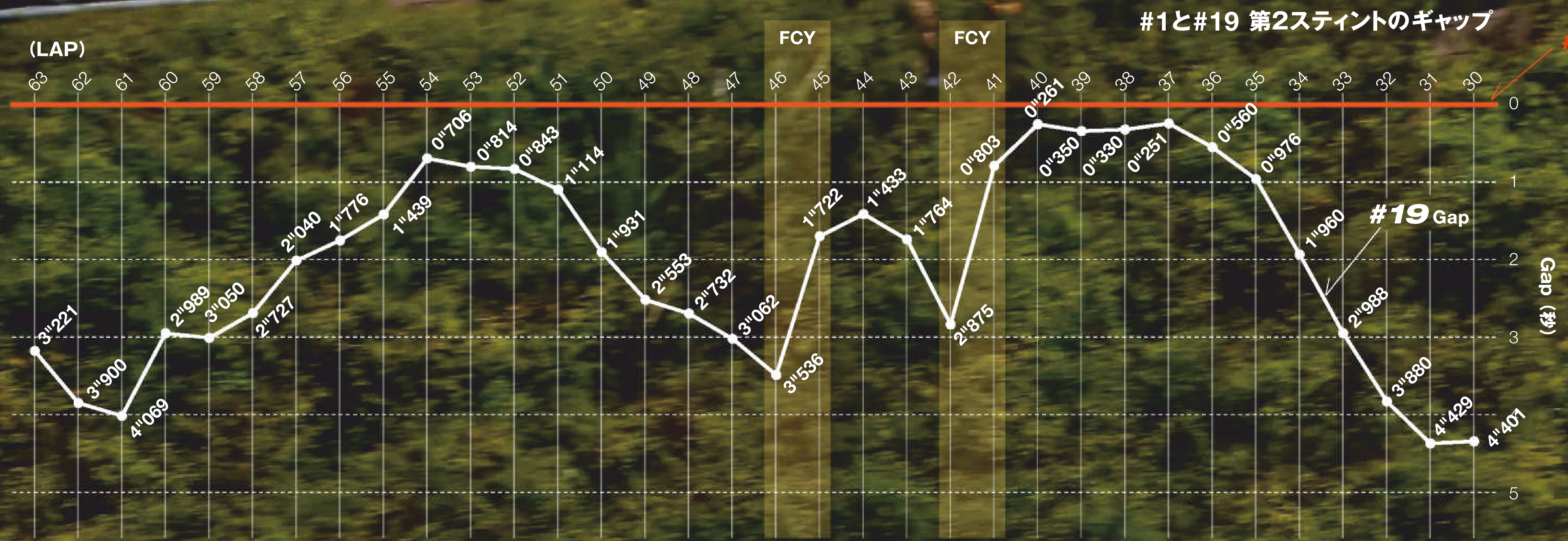


大串信の私見聞録

「自動車レースの主役は人間なのか機械なのか」という疑問は、きっと自動車レースが始まったころからさまざまなかたちで投げかけられ続けた宿命みたいなものなんだと思う。レーシングテクノロジーが未熟だった時代は、きっと人間であるドライバーのテクニックがモノを言ったのだろうけれど、自動車技術が高度になった近年は機械からいかにうまく性能を引き出すかが競われるようになって、人間の関与する領域がかなり小さくなってきたように感じる。

　真夏のツインリンクもてぎで開催された今回のレースでも、スタート前、ホンダの佐伯昌浩ラージ・プロジェクトリーダー（LPL）は「各チームが選択したタイヤがどのように機能するかがカギになる」と予想していた。これを拡大解釈すれば、人間であるドライバーがいくら頑張っても、タイヤがコンディションに合わせて機能しなければどうにもならない、ということになる。言ってしまえば、レースの勝敗はタイヤを含む機械が決めることになるということだ。

　もちろん、あまりデータのない夏のもてぎで路温が50度を超えるなかレースが行なわれたのだから、基本的にはそのとおりだったと思う。だから、スタート後トップを走っていたスタンレ



先にピットに入ったのは、2番手を走行していたスタンレーNSXで24周目。ウェッズスポーツGRスープラは28周目にピットに入った。ここで先行したのはスタンレーの山本。ウェッズスポーツの宮田に4秒以上のギャップを築くが、宮田はファステストをマークしながら猛追を始める。だが、接近戦は山本が望んだ構図でもあった。宮田にタイヤを使わせるためだ。2回のFCYでタイヤの温度と内圧を整えた山本は、FCY直後に差を広げることに成功。それでも宮田は食い下がるが、残り10周を切ってペースダウン。山本のうまさが勝機を引き寄せた。



ーNSX・GTの牧野任祐のペースが上がらず、ウェッズスポーツ アドバンGRスープラに乗る国本雄資に迫られてなすすべなくオーバーテイクを許したときには、「今回のヨコハマタイヤ、スゲ～！ 牧野、かわいそう！」と思っていた。

ピットでレースの展開を見ていた山本尚貴も、「週末初めて路温が50度超えるまで上がって、牧野選手のスティントでは圧倒的にヨコハマタイヤがスピードアップしたことが見ていて分かった」と思っていたという。

だがその後、牧野はずるずる後退することもなくしっかりと国本に食いついていったから、ぼくは「オ～、苦しいだろうに頑張ってるぞ」とうれしくなったが、心の中では「でもかわいそうだなあ、こんな状況ではとても無理だよなあ」と、この先の展開が見えてしまったような気にもなっていた。

“あえて”頑張りすぎない

ウェッズスポーツGRスープラがピット作業に手間取った隙に、牧野からNSXを引き継いだ山本がトップに立っても、その差が4秒やそこらではすぐ追いつかれてしまうだろうと思っていたらそのとおりになって、山本は宮田莉朋に攻め立てられ始めた。傍観者としては山本のトップ陥落は時間の問題だと思った。いくら山本が頑張ったところで、このときのタイヤパフォーマンスの差は、外から見ていても明らかだったし、山本自身も牧野のスティントを見ていてそれをよく分かっていたはずなのだ。レースはまだ半分残っ

M.Hirata

S.Tamura



ていてブロックを続けるのは困難だ。凡人のぼくから見れば、絶体絶命の状況である。

　ところが、この先はぼくの考えられない展開になった。まず山本は、絶体絶命だとは思っていなかったというから驚いた。「4秒くらいギャップがあったのにすぐ追いつかれたのを見て、たぶんこれ、僕が頑張りすぎると簡単にやられちゃうから、それならむしろ相手を引きつけておこう。そうすれば相手が僕の後ろにつくことによってダウンフォースも抜けるし、タイヤの温度も上がるだろうからしんどくなるんじゃないかな」と考え、宮田の接近を受け入れたというのだ。

　相手が近づかないようにペースを無理に上げようとすれば、自分のクルマにもタイヤにも余分な負荷をかけてむしろ不利に陥る。それならば逆に相手を近寄らせ、しっかりと押さえ込むことで相手の負荷を増やしてやろうという計算である。これまで多くの経験を積んできたベテランだからこそできる計算だが、先がどうなるか分からない状態で、言ってみれば綱渡りのような戦略に踏み切る度胸は、小心者のぼくにはとても想像できない。

　一方で山本は、レースが進み夕方が近づいて気温、路温が下がればヨコハマタイヤの優位性を崩すことができるのではないかとも考えていたようだが、今回のレースのスタート時刻は13時過ぎ、フィニッシュ予定は15時頃と大幅なコンディション変動は期待できないことも分かっていた。そこへ割り込んだのが2回のフルコースイエロー（FCY）だった。

　もちろんFCYの可能性をぼくも予想してはいたが、宮田の勢いを見ればあくまでも一時しのぎにしかならないと思っていた。ところが山本は違った。「2回のFCYは幸運だった」と認めながら、FCY中のスロー走行のあいだに自分のタイヤの温度と内圧を下げることができたと言うのだ。1回目のFCYが終わった段階で山本はスパートし、宮田とのギャップを3秒弱にまで広げている。

　しかし、宮田のペースは衰えず再び山本に迫っていった。この状況に山本は「また詰められたのでどうしようかなと思っていた」と言う。なんとも図太い話ではないか。すると2回目のFCYとなり、山本はまたひと息ついて同じように自分のタイヤのコンディションを整え、FCY明けにスパートして間隔を3秒5へと開いた。

　とはいえ、レースはまだ10周以上も残っていて、いよいよ土壇場である。宮田はまた山本との間隔を一気に縮め、残り10周となったところで猛然と襲いかかった。どう見ても絶体絶命の場面だった。しかし、山本はスレスレのライン取りで宮田を押さえ込んだ。

　このとき山本が2度、3度と見せた絶妙なブロックには舌を巻かざるをえなかった。宮田には少々失礼な言い方になるが、じゃれかかってくる犬の鼻先をチョンと押さえて制するような、無駄のない動き、チャンピオンになった男だからこそできるワザだったと言うべきか。

　だからといって、これをあと10周以上も続けるわけにはいかないことは山本も分かっていたはずで、彼はただひたすら宮田がタイヤを使い果たすのを待っていた、というよりも祈っていたはずだ。すると山本の願ったとおり宮田はタイヤを使い切って55周目にペースを落とし、とうとう山本は逃げ切ることに成功して勝負はついた。実際、レース後の宮田のタイヤは限界に達していたという。

S.Yoshida



療養のため開幕戦岡山を欠場した牧野。第2戦富士で復帰し、もてぎでは今季初めての予選を走り、Q1でトップタイムを刻む。そして山本がポール獲得。牧野の速さ、山本の強さ、王者の本領発揮でランキングも2位に浮上。

近代レースの主役が機械だとは言い切れない
機械のパフォーマンスを人間が上回ることもある



チャンピオンチームの壁

　もし山本が初期のうちに宮田を前に出してしまったら、宮田はここまでタイヤを酷使しないで悠々と走りきって勝っていただろう。とても勝ち目のない状態でもあきらめず、あの手この手で宮田を押さえ込んだからこそ山本は宮田にタイヤを使わせ、結果的に突き放すことに成功したのだ。

　機械的には優位にある相手を、人間がワザで押さえ込んで勝ったレースだった。技術が進んだ現代にあっても、まだ人間のパフォーマンスが機械のパフォーマンスを上回ることもあるのだな。近代レースの主役が機械だとはまだ言い切れないな、人間はスゲエなと、つくづく感じ入ったものだった。山本には、また良いものを見せてもらった。

　明けた月曜日、坂東正敬監督がSNSをとおし前日のレースについて「チャンピオンチームの壁」と表現しているのが目に入った。勝てるレースを落としたのだ、その胸中は計り知れないが、戦った相手を敬い、敗因を見事に言い表したことに感服した。

　前半苦しいながらも国本に食らいついた牧野の頑張りや、到底勝ち目のない場面だったのにワザで首位を守りきった山本の強さを「壁」に感じたのだろう。ともに戦った挑戦者だからこそ得られた感覚。坂東監督は合わせて「横浜ゴムとともに逆襲や!」と言っていて次戦がますます楽しみになった。今回のレースは、本当に素晴らしいレースだった。



バトル中にGT300車両と接触
失うものが大きすぎた“強引さ”

６番手スタートから順位をひとつ上げ、５番手を争っていたモデューロNSX。その５番手争いは激しく、大津はARTA NSXの野尻に攻め立てられていた。１回目のFCYで差を広げるも、すぐに野尻が背後に迫る。そして44周目のビクトリーコーナー、前方のプリウスPHV apr（31号車）を強引に抜きにかかり接触。リタイアとなってしまった。好調な走りで今季最上位のリザルトが見えていただけに、悔しい結果となってしまった。



K.Masuda

Text：廣本 泉（Izumi Hiromoto）／高藤昌洋（Masahiro Takato ／本誌）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／上尾雅英（Masahide Kamio）／益田和久（Kazuhisa Masuda）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）
石原 康（Yasushi Ishihara）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

M.Kamio



K.Masuda



**ウエイト搭載、燃リスダウン
もてぎでの影響は特大!**

ストップ＆ゴーサーキットのもてぎはウエイト感度が大きい。さらに、今回のエネオスGRスープラはウエイト36kgで燃料リストリクター２ランクダウン、アステモNSXは35kgで燃リス１ランクダウンと、ブレーキだけでなく加速においても厳しい状況にあった。エネオスは「クルマも走りも良かった」が、予選決勝とも13位。アステモは予選14番手から９位まで追い上げるが、シフトトラブルによりガレージへ。ランキング上位２台がノーポイントに終わり、シリーズ争いは混戦の様相を呈してきた。

**マシンから出火
ジュニアコンビを襲った不運**

ショーン・ウォーキンショー＆ジュリアーノ・アレジのジュニアコンビで注目を集めるarto RC F GT3だったが、37周目にマシンが出火。幸いショーンは無事だったものの、ドライバーにとっては不完全燃焼なレースに。

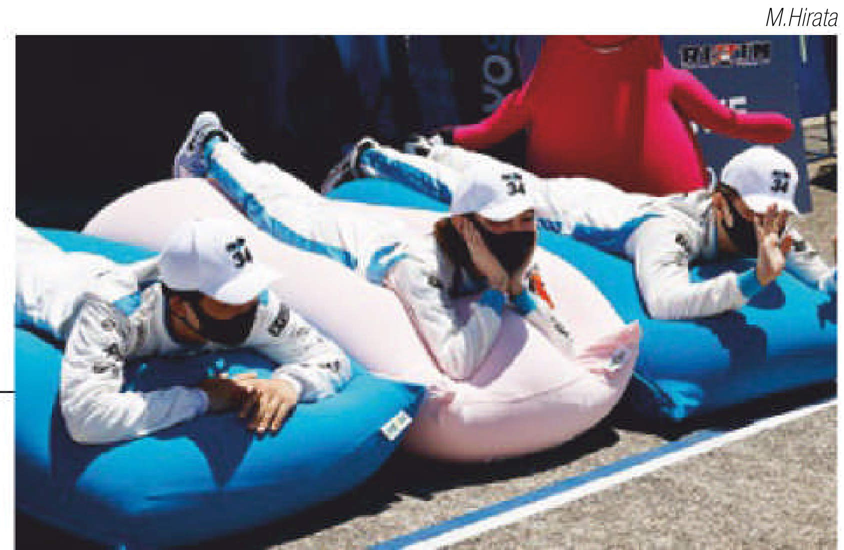


Y.Ishihara

**“Yogiboプレイ”が炸裂
選手紹介の新たな名物!?**

Yogibo Drago CORSEはドライバーアピアランスにYogiboクッションを導入。道上と密山、芳賀監督が気持ち良さそうに寝そべってました。ちなみに、屋外対応の耐水タイプも設定されているらしいです。

M.Hirata



M.Kamio



クラフトスポーツGT-Rが
ニッサン陣営で3戦連続の最上位

ニッサン陣営のエースカーであるモチュール オーテックが、まさかの２戦連続ノーポイント。そのなかで気を吐いたのがクラフトスポーツだ。もてぎでもGT-Rで唯一Q2進出。決勝６位は３戦連続でニッサン陣営の最上位に。



「抜けないもてぎ」ピットで前へ 明暗分けた4.9秒差

７周目の５コーナーでスタンレーNSXを抜きトップに立ったウェッズスポーツGRスープラ。じわじわと差を広げ、スタンレーがピットに入る直前のラップでは3.865秒の差を築いていた。スタンレーのピット時間は40.1秒。その４周後にピットインしたウェッズスポーツは、給油とタイヤ交換に時間がかかり45秒。コースに戻ると、目の前をスタンレーが駆け抜けていく。抜けないもてぎで、スタンレーがアンダーカットに成功した。

T.Ogasawara



突出した安定感のau GRスープラ たかのこの湯は今後の可能性を示す

au GRスープラは開幕戦岡山２位、第２戦富士では優勝を争うなかでトラブルによりリタイア。そして今回、もてぎを苦手とするGRスープラだが、３位入賞。トムスの安定感は抜き出ている。昨季から参戦するたかのこの湯は、今季GRスープラGTにマシンをスイッチ。予選では最高位タイの２番手。表彰台は逃したが、チームにとって最高位の４位に。今後の可能性を示した一戦になった。

S.Kusakai



K.Kobayashi



歴代の初音ミクが勢揃い! 参戦100戦目の記念ウイング

初音ミクを描く"痛車"として2008年に参戦を開始した初音ミクGTプロジェクトが参戦100戦目を迎えた。それを記念して歴代のレーシングミクを描いた記念のリヤウイングを装着していた。

T.Ogasawara



祝! 近藤真彦監督57回目 山本尚貴が33回目の誕生日

KONDOレーシングの近藤真彦監督が７月19日に57回目の誕生日を迎えることから、同チームではドライバーズアピアランスの際に誕生日の前祝いを実施。山本は７月11日で33歳に。約１週間後だったからか、後祝いはひっそりとサプライズ的だった。指ですくったケーキは、山本の口ではなく、牧野の顔に……!?

S.Yoshida



第3戦鈴鹿の開催延期により、約2カ月間のインターバルを経て開催された第4戦もてぎは、昨年王者の1号車スタンレーNSX-GTが貫禄のポール・トゥ・ウインを飾る結果となった。その一方で、決勝は5位に食い込んだものの、サクセスウエイト（旧称：ウエイトハンデ）22kgを積む1号車に対し、さらに軽い14kgの条件でこのラウンドに臨んだ8号車ARTA NSX-GTは、戦前には本命視されながら予選Q1脱落というまさかの展開に苦しんだ。

同じ車種、同じタイヤ銘柄でも、300km先を見据えた勝負にはあらゆるアプローチが存在する。そのことを端的に表す週末となった今回。2021年に挑む両チームのエンジニアに話を聞くと、その考え方に〝真逆の狙い〟があることが見えてきた。

そのクルマ作りの差異を簡潔にまとめれば、『予選順位向上で決勝の戦いやすさを狙う1号車』に対し『アベレージの良さを武器に予選一発を課題とする8号車』の図式になるだろうか。

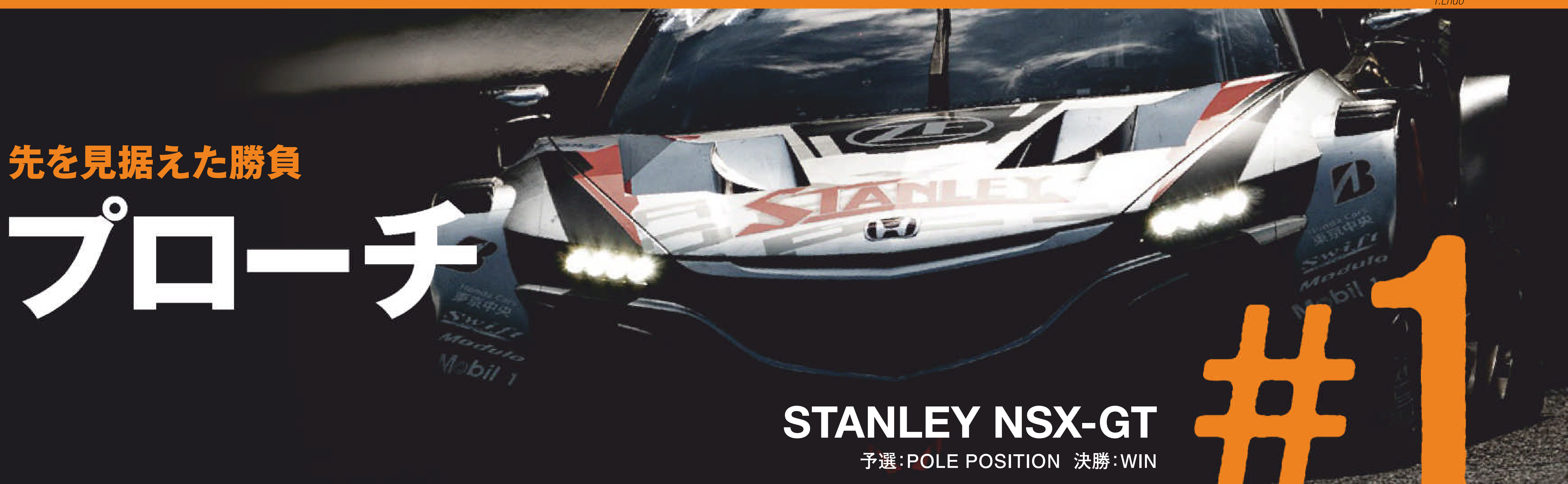
規定変更でFR化された20年から、8号車のエンジニアリングを担当するライアン・ディングル氏は、「去年の初めから『ロングに強いクルマを作ろう』とやってきた」と語り、今年も継続されるクルマ作りの狙いを説明する。

「でも、去年は結果的に一発が良くて、今年はその逆（笑）。去年の第7戦もてぎは調子が良かった（予選2番手から優勝）から、今回もそれをベースにターゲット設定したけど、他車がよりアグレッシブなセットアップにいった

T.Endo

先を見据えた勝負

プローチ



#1
STANLEY NSX-GT
予選：POLE POSITION 決勝：WIN

んじゃないの？っていうふうには考えてて。結果的にはちょっと決勝向きのセットにしすぎたかな」

MR時代を含むかつての8号車は、エース野尻智紀の純粋なスピードも合わせて予選アタックに秀でる〝スティフ（硬め）〟な印象があったが、「そういうイメージはあったかもしれないけど、いまはそうではないよね。去年車両も変わったし、結構違うセットアップになった。僕の考え方とか野尻とも細かく詰めて仕上げているので、ガチガチに硬いクルマではない」と、現在は徹底したロングラン重視だという。

今季第2戦富士では500kmのレースディスタンス中に、路面温度が10℃以上も変化（低下）するなか3スティントを1スペックのタイヤで走り切り、ホンダのGT500開発を率いる佐伯昌浩LPLをして「それがベスト（な選択）かどうかは置くとして、NSX勢では8号車がどのスティントでもアベレージが良かった」との評価も得た。

今回の予選は「開幕岡山と似たようなパターン」で選択したタイヤのウォームアップが早く、先行して基準タイムを出しながらもQ1突破ならず。しかし、決勝重視の方向性を持つクルマでも「一発を出す方法はあると思う」と、成功例である富士をヒントに予選改善を今季の課題に据えている。

「去年とはわりと真逆の課題で、クルマのバランスをうまく使えば富士みたいに予選でも上位にいけると思う。（21年仕様車は）フロント周りが軽くなっているので、バランスだけではなくフロントからリヤへとつながる動きが少し変わるので、どうやって動かすのかが今年ここまでのポイントだと思う」とディングル氏。

現行規定のクルマはいわゆる〝予選セット〟と〝決勝セット〟の落差が大きく、「うまくつかむのは難しい」というが、それを踏まえた上で今後はやはり富士での成功例を受け予選に向けたアグレッシブなクルマ作り、「乗りづらくとも、パフォーマンスを出す、ダウンフォースを出す方向のセットアップ」を全サーキットで模索する。

「スーパーフォーミュラやGT500はエアロが重要だと思うから、どうやって効かすか。そのときに4隅のどのアクスル（車軸）が硬くなっているか（がポイント）、というのはある」

一方、昨季の〝チャンピオンエンジニア〟伊与木仁氏を引き継ぎ、今季から100号車あらため1号車のチーフエンジニアに就任した星学文氏は、このオフシーズンから「とにかく『一発

M.Kamio



予選順位向上を狙ったスタンレーがポール・トゥ・ウイン。対してロングラン重視のARTAは予選9番手からの追い上げで5位に。抜き難いコース特性のもてぎでは、スタンレーのクルマ作りが最適解だったか。

Text：太田進之介（Shinnosuke Ohta） Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／上尾雅英（Masahide Kamio）／遠藤樹弥（Tatsuya Endo）

の速さを出す』というところをいろいろトライさせてもらった」と話す。

「もともと昨季の100号車はレースの力強さはあって、『下から追い上げていく』とこに良さはあるんですけど、予選でさらに前にいければ、レース展開も少しラクになるんじゃないかな、っていうところが課題でした」

星エンジニアは長年にわたり8号車のチーフを務めた当事者、まさにその人であり、MRなりのクセに対する理解とFRへの転用という部分を認識しつつ、「予選一発はこういう方向で」「レースに向けてはこういう方向で」という色分けが「まだ発展段階とは思うんですけど」と言いつつ「多少、今回はかたちになってきたかなとは思います」と手応えを口にする。

「当時担当させてもらっていた野尻くんはよくポールを獲ってくれたので、そういう（一発に秀でる）イメージだと思うんです。そのころでも予選とレース『どっちもうまく』ってパターンはできていなくて、当時は僕も課題でした」と星エンジニア。

「野尻も（福住）仁嶺も一発の速さは誰よりも速いと思うし、8号車にとってはいままでもポールを獲れてきたと思うので、あとはどうやって安定させてシリーズを戦うかってのが彼らのいまの課題だと思う。ちょっと1号車とは逆の感じですよね（笑）」と、お互いに旧知のディングル氏が目指す方向性に理解を示す。

通常の冬場は「調子良く走る」ものの、今回のもてぎはエアロの効率が相対的に落ちる夏場、高温化の環境でど

M.Hirata



同じ道具で、300km
真逆のア

#8
ARTA NSX-GT
予選：9th 決勝：5th

れだけのパフォーマンスが出せるかに不安があったという1号車。しかし、フタを開けてみれば予想を上回る暑さにも関わらず持ち込みから大きな変更もなく、「ドライバーとも焦らずにアジャストできた」ことで「ポールからレースを戦って、これまで以上に戦略の幅を広くしてラクに戦えるようになる」という目論見どおりのレースウイークを過ごした。もちろん、チャンピオンのドライビングも勝利を大きく引き寄せる要因になった。

「今回みたいに（山本）尚貴はタイヤのマネジメントからバックマーカーの処理とか、やはりスキルとしてあらためてスゴイところがあるドライバーだな、と感じました」

加えて、この2カ月間のインターバルでGT500開発を率いるHRD Sakuraが投入した新たな"タマ"も「効果的で大いに役立った」という。

「ホンダさんの開発領域でできるところはとことんやってもらったので、そういうのがなかったら当然この結果にはつながっていなかったと思いますし、車体側でできる範囲の軽量化だとかも今季に向けて研究所さんが頑張ってやってくれたので」

開幕戦岡山での厳しい結果を受け、このインターバルで「本来なら『こんな効果の小さなものは普段やらない』というモノでも、積み重ねだということでやりました」（ホンダ往西友宏氏）というNSX・GTは、土曜公式練習から高速区間のS字進入でも鋭さを感じさせる動きを見せ、ブレーキング時のスタビリティやノーズの反応、そして脱出に向け前へ前へと出ていく高いトラクション性能を見せつけた。

「総じて今回の1号車は高速コーナー区間のセクター2などで（公式練習の）混走の時間帯でも割と速いタイムがアベレージ的に出せたかな、と。それと最終セクターですね。そこも今回はNSX、とくに1号車は予選でも良いタイムが平均的に出せていて、そこが他車に対してアドバンテージがありそうでした」と、車体開発を担う往西氏。

こうした地道な改善が車体側からのフィードバックをより的確で鮮明なものとし、その高い解像度を望むドライバーにも相乗効果として還ってきた部分があるかもしれない。あらためて、両エンジニアの総括を聞く。

「クルマが新規定になって、そういう研究所さんからの支援もあって、どういう方向性でそれぞれ『予選』『決勝』というふうに作っていけば良い、っていうのが少し見えてきたような感じはありますね」（星氏）

「ドライバーの好みには去年より合っていると思うから、あと1歩、2歩くらいでどのサーキットでも『一発が出る、ロングもOK』みたいなことが実現する。それを見つけるまで努力を続けていきたい」（ライアン氏）

レギュレーションが決まっている狭い範囲の中で、セットアップ領域の重要性が増しているのは明らかだ。昨季は17号車が先行してFR初年度の"最適解"に到達し、その効果がNSX陣営全体に波及した実績もあった。開発側の競争と同時に「走らせる側の勝負」もまた、濃密な時間が続きそうだ。



燃費

5%の進化

GRスープラが〝苦手なもてぎ〟克服
ブレーキング時のリヤスタビリティアップが果たした功績

昨年の第7戦もてぎでは、予選トップ3、決勝トップ5をNSXが独占
昨季序盤を席巻していたGRスープラの弱点が露呈した
だが、今年は様相が一変。予選トップ5にGRスープラが3台並ぶ
そして決勝では、最後までウェッズスポーツがスタンレーを攻め立てた

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／服部眞哉（Shinya Hattori）
益田和久（Kazuhisa Masuda）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

2位でレースを終えた宮田莉朋は、泣いていた。
「ピットに戻ってきて『すみません！』ってね。だから言ったんです。『（マックス）フェルスタッペンになれと。（ルイス）ハミルトンにずっと負け続けてもチャンスが来たんだから、お前にも来る。山本（尚貴）選手はチャンピオンだし、後ろから見ていて操作も分かっただろう』とね。正直、僕も悔しかったですけど」
ウェッズスポーツ アドバンGRスープラの坂東正敬監督は、微妙な表情で振り返った。第2スティントの激戦を宮田は、山本がドライブするスタンレーNSX・GTの背後にピタリとつけ、何度も横に並びかけた。しかし、最後まで昨年のチャンピオンを抜き去ることはできなかった。
「抜けなかったのは予選での100分の5秒差、まさにそのものだったと思います。莉朋も言ってましたけど、去年こんなに悔しい思いいってなかったたん



「車体屋さんを褒めてあげてください」全GRスープラで“そろった”走行中の車高

ですよ。でも、悔しいと思えるところに来れたというのは、1歩階段を上ったということだし、次もっといいレースをすれば勝てるねって。自分としては、今日は（国本）雄資を褒めてあげたい。スタート後牧野（任祐）選手をどこで抜くか、昨晩遅くまでシミュレーションしていたと思うんですよ」

予選2番手からスタートした国本は7周目、トラフィックに詰まり一瞬スピードが鈍った牧野を、5コーナーでアウトから鮮やかに抜き去った。その直後「オレかっこいいでしょ」と、無線で声を弾ませたという。国本はその後もリードを保ち、実質首位で自分のスティントを走り切った。

「レースなんでそう簡単には勝てないですし、今日の2位はうれしいです」と国本。「牧野選手よりも、そのさらに前のGT300を見ながら走っていました。5コーナーでは去年立川（祐路）さんにアウトから抜かれていて、抜くための材料はありました（笑）。今回はタイヤもクルマも良かったですし、いいレースができました」

スタンレーNSXとウェッズスポーツGRスープラ。サクセスウエイトではスタンレーが12kg重かったとはいえ、実力はほぼ互角だった。ピットでウェッズスポーツがタイヤ交換ミスをせず、給油時間もわずかに短かったら、勝負どころでFCYが2回も出なかったら、最後の対戦相手が山本ではなかったら……。考え得る敗因がひとつでも少なかったら、ウェッズスポーツが優勝していた可能性は充分にあっただろう。

ではなぜ、昨シーズン一度も6位以内に入れなかったウェッズスポーツが、優勝争いをできたのだろうか？　GRスープラの中では軽いほうだとはいえ、ウエイトを10kg積んでいた。国本が言うように、タイヤとクルマの両方が良かったことが、躍進の理由である。もちろん、ドライバーの力量も忘れるべきではないが。

タイヤについては6月にヨコハマがもてぎで行なったテストで、高い路面温度にマッチするタイヤを見つけた。新しいコンパウンドを採用し、ピークグリップだけでなく耐久性の面でも長足の進歩を果たしたと坂東監督はいう。

「予選に関しては前回ポールでしたし、今年3戦中2戦でスープラ勢トップでした。『決勝ではどうせタレるんでしょ』と思われていたかもしれないですし、たしかに最後はリヤをセーブしないとダメな状況でしたが、それはFCYが2回入ったせいもあると思います」

ヨコハマの新タイヤはウォームアップにやや時間を要し、内圧が上がり完全に発動するまでに5周程度要した。だからこそ、前半国本は7周目まで待ちベストな状態で勝負を仕掛けたのだが、後半で首位山本を追いかけていた宮田は、重要な場面でFCYによりスピードを落とし、タイヤの温度が下がってしまった。FCY明けで差を広げられ、再び追いつくまでに5周程度かかったのは、タイヤの特性によるものだ。また、山本との接近戦が続き、直後を走り続けたことでダウンフォースを充分に得られず、後半はタイヤのデ

N.Mitsuhashi

5%の進化



「悔しい」と思えるところに来れた もっといいレースをすれば次は勝てる

グラデーションが進んでしまったのも事実。前半トップに立ち、クリーンエアで走り続けた国本は「タイヤのタレはなかった」と証言する。

ただし、それについては、あえて宮田の接近を許した山本の知略と精神力を称えるべきだろう。山本は宮田を抑え続けるなかでタイヤと燃料をセーブし、最後の要所でパフォーマンスをフルに発揮して突き放した。長いあいだ山本の真後ろにつき、タイヤとブレーキを酷使しただけでなく、エンジンの冷却性能も下げてしまった宮田は、山本から学ぶことが多かったに違いない。

「ショックだった」燃費差

次に、GRスープラの進化について見ていきたい。昨年のもてぎでの2戦、とくに11月の2戦目は、ウエイトハンデを考慮してもGRスープラが決勝でもっとも苦しんだ1戦だった。その理由としては、ブレーキスタビリティの不足、中低速コーナーでのダウンフォース不足、燃費性能が挙げられる。

それについては各チームだけでなく、車両開発を担うTCDも危機感を覚え、オフのあいだに「もてぎ対策」に重点を置き開発を進めた。トムスの東條力エンジニアは「昨年は、規則変更で失われるであろうフロントのダウンフォースを取り戻そうとした結果、思った以上に空力バランスが前に寄りすぎてしまったようです。そうなると、ブレーキングのエネルギーが大きく、トラクションも重要なもてぎでは厳しい。エアロは変えられないので、いろんなアイテムを組み合わせながら改善を進めてきました」という。

つまり、リヤタイヤのグリップが薄くなりやすかったということだ。もてぎはそもそも路面のグリップが低く、予選等タイヤがいい状態ならばカバーできるが、決勝で摩耗が進むとリヤがどんどん弱くなっていく。ブレーキングでは突っ込めず、立ち上がりでトラクションもかかりにくいというのが、昨年苦戦した大きな理由である。

ブレーキスタビリティを高めようと、ウイング角度やレーキアングルで空力バランスをリヤに移すと、フロントが軽くなりコーナーではアンダーステアが出やすくなる。それを補うためにTCDと各チームはシミュレータも駆使し改善に努めた。90度コーナーで走りを観察したところ、ブレーキスタビリティも、立ち上がりのトラクションもNSX・GTと遜色なく見えた。また、中速区間でも回頭性、スタビリティともに一部のGRスープラを除けば非常に良かった。

「今年のクルマはリヤの安定感を出しつつ、しっかり曲げられます。低速コーナーにボトムスピードを上げて入っていけるし、うまくトラクションもかかる。曲がりながらリヤがドシッとしている感じがあります」と、国本のコメントもポジティブだった。

車両開発を担うTCDの湯浅和基氏は、次のようにレースを振り返った。

「昨年のもてぎに比べたらだいぶ良くなりました。ヨコハマとブリヂストンではタイヤの潰れ方が違うのですが、

S.Hattori


K.Masuda


T.Ogasawara


T.Ogasawara


T.Ogasawara

７周目、４コーナーの立ち上がりでGT300が絡み、加速がやや鈍ったスタンレーの牧野に５コーナーのアウトからウェッズスポーツの国本が襲いかかる。130Ｒまで並走すると、Ｓ字の手前で国本が前に出た。「オレかっこいいでしょ」と国本は無線で声を弾ませたというが、実際に“かっこいい”パッシングシーンだった。



走っているときの車高はかなりそろったと思います。リヤの車高を下げた状態で、なんとか曲げられるようなセットを目指しました。S字のアンダーも昨年より出ていなかったですし、この方向で間違いないと思います。ただ、ブレーキングでまだドーンといくことはできず、そこは今後の課題です」

「車体屋さんを褒めてあげてください」と、同じくTCDでエンジン開発を担当する佐々木孝博氏は言う。

「昨年は減速時に、レーキがついていて後輪が空転してしまうためロックしやすく、オフスロットル状態でもアンチラグを強めてトルクを入れることで後輪を回してあげる必要がありました。でも、そうすると燃費は悪くなります。昨年、ホンダさんが21、22周目でピットに入ったのを見てショックを受けました。計算すると、厳しく見て5％負けていたと思います。そこで、オフの間に燃費の改善に努めましたし、今回のもてぎではアンチラグをあまり強めないで走ることができました」

5％という大きな差をよく取り返したといえるが、それでもウェッズスポーツの分析によると、スタンレーのほうが給油時間は若干短かったという。

「パワーはどちらも変わらないと思います。うちはドラビリを重視するため常にアンチラグを使っていますが、ホンダさんはアンチラグを弱めたり使わなかったりしていると思います。後半にFCYが2回入って彼らはかなり燃費を稼ぐことができ、アンチラグを使える領域に入ったんじゃないかなと思っています。だから、抜き切れなかったというのもあると考えています。我々は最初からアンチラグを常に使う前提なので、FCYはあまり関係ありませんでした」

つまり、NSX-GTは2回のFCYで燃費がかなり楽になり、終盤アンチラグをアドバンテージとして使うことができたという見立てである。

「改善の余地はまだあると思います。今年もう1回もてぎがあるので」

以上のように、昨年鬼門だったもてぎで、GRスープラはNSX-GTと対等に勝負ができるレベルまで総合力を高めたといえる。11月開催の2回目のもてぎ、そして高負荷サーキットの次戦鈴鹿で、力関係がどのようになっているのか、タイトル争いを考えると非常に興味深いところである。

第１スティントの牧野と国本、第２スティントの山本と宮田、いずれの攻防戦も会場を沸かせた。そして称えあう両者。RPバンドウは2011年からのGT500参戦で、過去に優勝と３位の経験はあったが、２位表彰台は初となった。



T.Moriyama

muta Racing Lotus MCの勝因は
ピットタイミングだけにあらず！

〝プランC＋α〟の賭け



Text：廣本 泉（Izumi Hiromoto）
Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）

ピットタイミングを引き伸ばし、FCY直前でピットイン。全車がスローダウンを行なうなか、ピット作業を消化した2号車、mutaレーシングロータスMCは、17番手グリッドから奇跡の逆転優勝を果たした。

一見するとピットタイミングに恵まれたラッキーなリザルトであり、ファーストスティントを担当した加藤寛規も「勝因はピットタイミングでしょ。あれがなければ、6位が精一杯だった」と語っているが、その一方で、チームが決勝での猛追に向けて準備を行なっていたことも事実である。レース戦略を用意し、最適なプランを選択。加えてリスクを負って勝負に挑むなど、mutaロータスは勝つべくして今季初優勝を獲得したのである。

2021年に合わせてインギングモータースポーツがメンテナンスを担当するほか、タイヤをブリヂストンに変更するなど体制を一新したmutaロータスは開幕戦からセッティングに苦戦。そこで同チームはインターバルを利用して鈴鹿でテストを実施していた。

この結果、渡邊信太郎チーフエンジニアは「タイヤに合わせたセッティングを煮詰めることができたし、ABSのロジックもモディファイができたのでブレーキも生かせるようになった」と語る。予選でQ1を担当した阪口良平は「ストレートで伸びなくなったし、アタックのタイミングも悪かった」ため、Q2進出を果たせなかったものの、それでもチームはマシンに対する手応えを掴んでおり、「公式練習の段階で前を走れることは分かっていた」と加藤は自信をのぞかせていた。

決勝に向けて渡邊エンジニアは大きく分けて3つの戦略を用意していた。

「淡々とレースが進んだ場合は真ん中でピットインする通常のパターン、前が塞がれた場合は20周目に入るショート、順調に抜けていけた場合は40周目に入るロングと3つのプランを用意していました。スタート直後から加藤選手がポジションを上げていたので、ガソリンが切れる直前まで引っ張ることにした。同時に何かハプニングがあったらすぐに入ろうと思っていたので、35号車が燃えていたのを見た瞬間にピットインを決断した」

〝プランC〟を選択したmutaロータスは37周目にピットイン。このとき渡邊エンジニアはオプションを追加。

「タイヤを交換すると4号車の後ろに戻る計算でしたし、タイムも遅くはなかったので、無交換でいくことにしました」

mutaロータスは冷静に戦況を見守りながら〝プランC〟を選択したうえで、さらにタイヤ無交換という〝プラスα〟で勝負に出ていた。

FCY直前のピットストップとタイヤ無交換でトップのままコースへ復帰したmutaロータスの阪口は後続の追撃をかわし今季初優勝を果たした。

「ピットのタイミングが良かった、タイヤがコンディションに合っていて、乗りやすいセットアップができたことが大きい。ドライバーもメカニックもミスがなかった。すべてがはまっていた」と満面の笑みを浮かべる渡邊エンジニア。これによりmutaロータスのふたりは、トップから4点差のシリーズ6位に浮上した。ライバルの立場からすれば「ブリヂストン×マザーシャシー」という〝厄介なパッケージ〟に、劇的な勝利と自信を与えてしまったことになる。

S.Yoshida



「新体制になって初めて勝てたのでほっとしました」と加藤。阪口にとってはこれがスーパーGTでの初優勝となった。



K.Masuda

伏兵＃2muta Racingの出現で
2台のコクピット内は大混乱!?

#11の目論見と #52の皮算用

Text：廣本 泉（Izumi Hiromoto）
Photo：草皆茂則（Shigenori Kusakai）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）

絶妙なピットタイミングで17番手グリッドから逆転勝利を果たした2号車muta レーシングロータスMC。その背後では11号車ゲイナータナックスGT-Rと52号車埼玉トヨペットGB GRスープラGTが必死の追走を披露していた。

思わぬ伏兵、mutaロータスに対して、戸惑いを見せたのが、ゲイナーGT-Rだった。「前でレースをするために予選を重視したタイヤを選択し



S.Kusakai



S.Kusakai

#11 GAINER TANAX GT-R

攻めたタイヤチョイスを行なったGAINER GT-Rはスタート直後からタイヤマネジメントを実施。針に糸を通すような戦略を実践していた。

ましたが、安田（裕信）選手のタイヤマネジメントは完璧だったし、ピットでのメカニックの作業も完璧で、4号車の前に出ることができた。だから僕は4号車のタイムを聞きながら、タイヤに負担をかけないように走っていた。FCYまでは完璧でした」と語るのはセカンドスティントを担当した平中克幸で、ゲイナーGT-Rはポールポジションからレースを支配していた。

しかし、その後の平中はコクピットのなかで混乱することになる。「FCYが終わったら前に2号車がいて、しかも13秒ぐらい引き離されていた。最初は理解できなかった」と唖然としている。同じくゲイナーGT-Rのチーフエンジニア、福田洋介氏が描いた目論見も崩されることになった。

「2号車はタイヤを交換すると思っていたので大丈夫だと思っていた。無交換だったのでやられましたね」

一方、4番手グリッドからスタートした52号車埼玉スープラも4号車グッドスマイル初音ミクAMGをかわして3番手に浮上していた。「タイヤが良かったし、昨年苦労したもてぎでも速くなっていた。ペース的には悪くなかった」とセカンドスティントを担当した吉田広樹。さらに、2号車の躍進に対しても「ピットから2号車が前に出るだろうとアナウンスがあったので予想はしていましたけど、追いつくのは難しいと思っていた。でも、タイヤ無交換の影響なのか、2号車が徐々に近づいてきた。11号車の前に出ることができれば、2号車を交わすチャンスもあると思ってモチベーションがあがりました」と逆転の皮算用を描く。

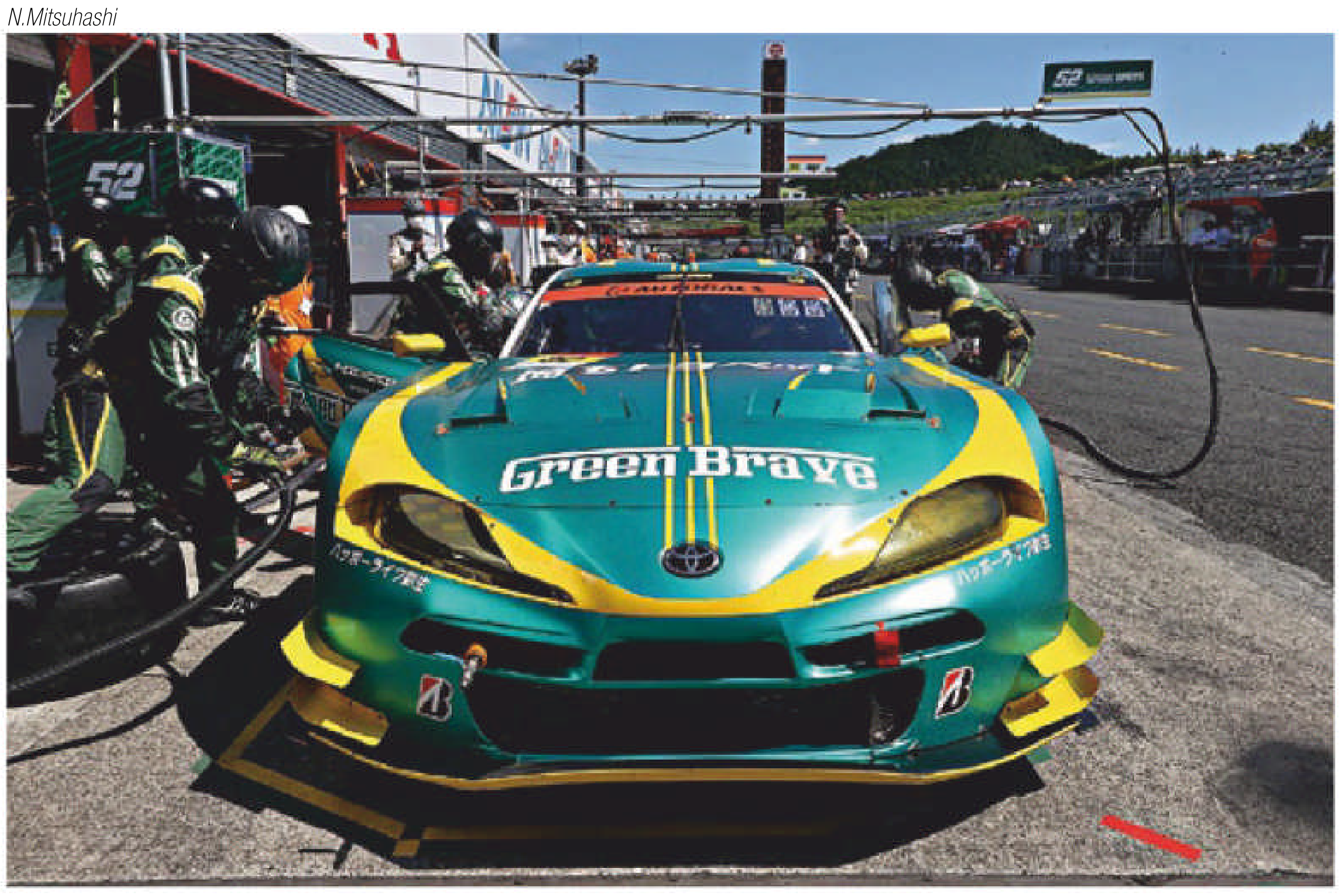
こうして混乱しながらも、mutaロータスの背中を追っていた2台だったが、ついにキャッチアップすることはできなかった。

平中は「2号車に追いつくために3ラップ、4ラップをマックスで走ったんですけど、タイヤ的に厳しかった」と語り、福田エンジニアは「2号車はタイヤ無交換なので逆転できると思ったんですけど、追いつく前にタイヤを使ってしまった。FCYで稼がれたマージンが大き過ぎました」と唇を噛む。結局、ゲイナーGT-Rは2位と惜敗。

一方、埼玉スープラも3位に終わり、逆転のシナリオは皮算用に終わった。「ペースは良かったのに抜けなかった。11号車の速いところを平中選手がうまく使っていたので仕掛けることができなかった。チームとしては表彰台を取れたので100点だけど、個人的には悔しい」と敗因を分析する吉田。

「ドライビング、マシン以外の要素で負けました。もうお祓いに行かなければならない」と暗い表情を見せたゲイナーGT-Rの福田エンジニアに対して、埼玉スープラの吉田は「ポイントが取れたし、SUGOやオートポリスのように得意なコースがあるのでそこで勝負したい」と清々しい。この惜敗が2台にどのような影響を与えるのか、今後の動向に注目したい。

N.Mitsuhashi



#52 埼玉トヨペットGB GR Supra GT

埼玉スープラもGAINER GT-Rと２番手争いをしながら首位のmutaロータスをロックオン。今季初優勝には届かなかったが３位に入賞した。



GT500 決勝リザルト

●7月18日(日)　●4.801Km×63周=302.463km　●決勝出走15台　●天候：晴れ　●コース：ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム(差)	ベストタイム	SW(kg)
1	1	STANLEY NSX-GT	山本 尚貴／牧野 任祐	Honda NSX-GT	BS	63	1:54'03″865	1'41″497	22
2	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本 雄資／宮田 莉朋	TOYOTA GR Supra GT500	YH	63	3″221	1'41″320	10
3	36	au TOM'S GR Supra	関口 雄飛／坪井 翔	TOYOTA GR Supra GT500	BS	63	11″880	1'41″882	30
4	16	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT	笹原 右京／大湯 都史樹	Honda NSX-GT	DL	63	29″226	1'41″905	
5	8	ARTA NSX-GT	野尻 智紀／福住 仁嶺	Honda NSX-GT	BS	63	30″521	1'42″107	14
6	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手 晃平／千代 勝正	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	63	54″164	1'42″133	16
7	37	KeePer TOM'S GR Supra	平川 亮／阪口 晴南	TOYOTA GR Supra GT500	BS	63	56″742	1'41″943	46
8	38	ZENT CERUMO GR Supra	立川 祐路／石浦 宏明	TOYOTA GR Supra GT500	BS	63	57″272	1'42″445	10
9	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田 次生／ロニー・クインタレッリ	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	63	57″773	1'42″416	
10	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	ヘイキ・コバライネン／中山 雄一	TOYOTA GR Supra GT500	BS	63	58″320	1'42″514	26
11	12	カルソニック IMPUL GT-R	平峰 一貴／松下 信治	NISSAN GT-R NISMO GT500	BS	63	1'06″557	1'42″509	6
12	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星 明誠／佐々木 大樹	NISSAN GT-R NISMO GT500	YH	63	1'16″082	1'42″540	
13	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋 和也／山下 健太	TOYOTA GR Supra GT500	BS	62	1 Lap	1'41″614	70
14	17	Astemo NSX-GT	塚越 広大／ベルトラン・バゲット	Honda NSX-GT	BS	49	14 Laps	1'42″622	52
	64	Modulo NSX-GT	伊沢 拓也／大津 弘樹	Honda NSX-GT	DL	43	20 Laps	1'42″071	2

●ファステストラップ：1'41″320　No.19 WedsSport ADVAN GR Supra／宮田 莉朋　●FCY：1)14:28(41Laps) - 14:32(42Laps)　2)14:38(45Laps) - 14:42(46Laps)
●No.64 大津弘樹　タイム加算40秒(SpR.付則4-2.2「FCY(1)中の減速違反」)
タイヤ=BS：ブリヂストン／DL：ダンロップ／MI：ミシュラン／YH：ヨコハマ　SW=サクセスウェイト

GT300 決勝リザルト

●7月18日(日)　●4.801Km×58周=278.458km　●決勝出走29台　●天候：晴れ　●コース：ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム(差)	ベストタイム	SW(kg)
1	2	muta Racing Lotus MC	加藤 寛規／阪口 良平	LOTUS EVORA MC	BS	58	1:54'05″407	1'51″298	3
2	11	GAINER TANAX GT-R	平中 克幸／安田 裕信	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	58	1″576	1'50″551	27
3	52	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	吉田 広樹／川合 孝汰	TOYOTA GR Supra	BS	58	1″819	1'50″698	33
4	244	たかのこの湯 GR Supra GT	三宅 淳詞／堤 優威	TOYOTA GR Supra	YH	58	10″821	1'50″771	18
5	4	グッドスマイル 初音ミク AMG	谷口 信輝／片岡 龍也	Mercedes AMG GT3	YH	58	15″287	1'51″124	9
6	25	HOPPY Porsche	松井 孝允／佐藤 公哉	PORSCHE 911 GT3 R	YH	58	35″614	1'51″735	12
7	9	PACIFIC NAC CARGUY Ferrari	ケイ・コッツォリーノ／横溝 直輝	Ferrari 488 GT3	YH	58	1'01″613	1'51″478	
8	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	永井 宏明／織戸 学	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	YH	58	1'07″691	1'51″937	
9	65	LEON PYRAMID AMG	蒲生 尚弥／菅波 冬悟	Mercedes AMG GT3	BS	58	1'13″492	1'52″237	69
10	18	UPGARAGE NSX GT3	小林 崇志／名取 鉄平	Honda NSX GT3	YH	58	1'14″820	1'52″124	6
11	61	SUBARU BRZ R&D SPORT	井口 卓人／山内 英輝	SUBARU BRZ GT300	DL	58	1'29″533	1'52″146	48
12	60	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	吉本 大樹／河野 駿佑	TOYOTA GR Supra	DL	58	1'38″805	1'51″786	69
13	96	K-tunes RC F GT3	新田 守男／平良 響	LEXUS RC F GT3	DL	58	1'39″673	1'52″402	15
14	10	GAINER TANAX with IMPUL GT-R	星野 一樹／石川 京侍	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	58	1'49″438	1'51″497	21
15	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木 孝行／内田 優大	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	58	1'50″185	1'51″924	
16	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS	川端 伸太朗／篠原 拓朗	Audi R8 LMS	YH	58	2'24″376	1'51″803	
17	34	Yogibo NSX GT3	道上 龍／密山 祥吾	Honda NSX GT3	YH	58	3'09″975	1'52″223	
18	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	嵯峨 宏紀／中山 友貴	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	BS	57	1 Lap	1'51″700	
19	6	Team LeMans Audi R8 LMS	本山 哲／片山 義章	Audi R8 LMS	YH	57	1 Lap	1'52″531	
20	48	植毛ケーズフロンティア GT-R	田中 優暉／飯田 太陽	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	57	1 Lap	1'53″256	
21	22	アールキューズ AMG GT3	和田 久／城内 政樹	Mercedes AMG GT3	YH	57	1 Lap	1'53″542	
22	50	Arnage AMG GT3	加納 政樹／柳田 真孝	Mercedes AMG GT3	YH	57	1 Lap	1'52″021	
23	55	ARTA NSX GT3	高木 真一／佐藤 蓮	Honda NSX GT3	BS	56	2 Laps	1'52″247	33
24	88	JLOC ランボルギーニ GT3	小暮 卓史／元嶋 佑弥	Lamborghini HURACAN GT3	YH	50	8 Laps	1'50″995	21
25	7	Studie PLUS BMW	荒 聖治／山口 智英	BMW M6 GT3	YH	46	12 Laps	1'51″140	
26	56	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	藤波 清斗／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	46	12 Laps	1'50″891	72
27	5	マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号	平木 湧也／平木 玲次	TOYOTA 86 MC	YH	43	15 Laps	1'52″751	
	35	arto RC F GT3	ショーン・ウォーキンショー／ジュリアーノ・アレジ	LEXUS RC F GT3	YH	36	22 Laps	1'52″372	
	87	グランシード ランボルギーニ GT3	松浦 孝亮／坂口 夏月	Lamborghini HURACAN GT3	YH	10	48 Laps	1'52″349	

●ファステストラップ：1'50″551　No.11 GAINER TANAX GT-R／安田 裕信
●黒白旗提示　No.30 織戸学、No.88 小暮卓史、No.10 石川京侍
●No.21 川端伸太朗、No.34 密山祥吾、No.50 柳田真孝　タイム加算40秒(SpR.付則4-2.2「FCY(1)中の減速違反」)
●No.21 川端伸太朗、No.34 密山祥吾、No.50 柳田真孝、No.55 佐藤蓮　タイム加算40秒(SpR.付則4-2.2「FCY(2)中の減速違反」)
タイヤ=BS：ブリヂストン／DL：ダンロップ／YH：ヨコハマ　SW=サクセスウェイト

GT300 ポイントランキング (トップ10)

順位	No.	ドライバー	車名	第1戦	第2戦	第3戦	第4戦	第5戦	第6戦	第7戦	第8戦	合計	差	SW(kg)
1	65	蒲生 尚弥／菅波 冬悟	LEON PYRAMID AMG	15	8		2					25	-	75
2	11	平中 克幸／安田 裕信	GAINER TANAX GT-R	9	0		16					25	-	75
3	56	藤波 清斗／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	20	4		0					24	-1	72
4	60	吉本 大樹／河野 駿佑	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	3	20		0					23	-2	69
5	52	吉田 広樹／川合 孝汰	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	11	0		11					22	-3	66
6	2	加藤 寛規／阪口 良平	muta Racing Lotus MC	0	1		20					21	-4	63
7	61	井口 卓人／山内 英輝	SUBARU BRZ R&D SPORT	0	16		0					16	-9	48
8	244	三宅 淳詞／堤 優威	たかのこの湯 GR Supra GT	6	0		8					14	-11	42
9	55	高木 真一／佐藤 蓮	ARTA NSX GT3	0	11		0					11	-14	33
10	4	谷口 信輝／片岡 龍也	グッドスマイル 初音ミク AMG	0	3		6					9	-16	27

得点は予選ポールポジションに1点。決勝の1位～10位に各20-15-11-8-6-5-4-3-2-1点。レース距離が700km以上の場合は25-18-13-10-8-6-5-4-3-2点。
SW=サクセスウェイト(kg)は次戦のもの。

GT500 予選リザルト

●7月17日(土) ●予選出走15台 ●天候:晴れ ●コース:ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	Q1	Q2	SW(kg)
1	1	STANLEY NSX-GT	山本 尚貴❷／牧野 任祐①	Honda NSX-GT	BS	1'38"001	1'37"498	22
2	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本 雄資①／宮田 莉朋❷	TOYOTA GR Supra GT500	YH	1'38"210	1'37"549	10
3	16	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT	笹原 右京❷／大湯 都史樹①	Honda NSX-GT	DL	1'38"125	1'37"768	
4	36	au TOM'S GR Supra	関口 雄飛❷／坪井 翔①	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'38"335	1'37"865	30
5	37	KeePer TOM'S GR Supra	平川 亮①／阪口 晴南❷	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'38"290	1'38"292	46
6	64	Modulo NSX-GT	伊沢 拓也❷／大津 弘樹①	Honda NSX-GT	DL	1'38"408	1'38"401	2
7	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手 晃平❷／千代 勝正①	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	1'38"364	1'38"436	16
8	38	ZENT CERUMO GR Supra	立川 祐路❷／石浦 宏明①	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'38"404	1'38"437	10
9	8	ARTA NSX-GT	野尻 智紀①／福住 仁嶺	Honda NSX-GT	BS	1'38"676		14
10	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田 次生①／ロニー・クインタレッリ	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	1'38"681		
11	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星 明誠①／佐々木 大樹	NISSAN GT-R NISMO GT500	YH	1'38"876		
12	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	ヘイキ・コバライネン／中山 雄一①	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'38"886		26
13	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋 和也①／山下 健太	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'38"909		70
14	17	Astemo NSX-GT	塚越 広大①／ベルトラン・バゲット	Honda NSX-GT	BS	1'39"055		52
15	12	カルソニック IMPUL GT-R	平峰 一貴／松下 信治①	NISSAN GT-R NISMO GT500	BS	1'39"448		6

ドライバーの丸数字は走行した予選セッションを示す。

GT300 予選リザルト

●7月17日(土) ●予選出走29台 ●天候:晴れ ●コース:ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	Q1	Q2	SW(kg)
1	11	GAINER TANAX GT-R	平中 克幸①／安田 裕信❷	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	1'48"334	1'47"737	27
2	244	たかのこの湯 GR Supra GT	三宅 淳詞①／堤 優威❷	TOYOTA GR Supra	YH	1'48"737	1'47"892	18
3	56	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	藤波 清斗❷／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ①	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	1'48"366	1'47"972	72
4	52	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	吉田 広樹❷／川合 孝汰①	TOYOTA GR Supra	BS	1'48"568	1'48"254	33
5	4	グッドスマイル 初音ミク AMG	谷口 信輝①／片岡 龍也❷	Mercedes AMG GT3	YH	1'48"683	1'48"265	9
6	88	JLOC ランボルギーニ GT3	小暮 卓史①／元嶋 佑弥❷	Lamborghini HURACAN GT3	YH	1'48"501	1'48"266	21
7	61	SUBARU BRZ R&D SPORT	井口 卓人①／山内 英輝❷	SUBARU BRZ GT300	DL	1'48"913	1'48"402	48
8	25	HOPPY Porsche	松井 孝允❷／佐藤 公哉①	PORSCHE 911 GT3 R	YH	1'48"251	1'48"412	12
9	18	UPGARAGE NSX GT3	小林 崇志❷／名取 鉄平①	Honda NSX GT3	YH	1'48"836	1'48"696	6
10	9	PACIFIC NAC CARGUY Ferrari	ケイ・コッツォリーノ①／横溝 直輝❷	Ferrari 488 GT3	YH	1'48"809	1'48"849	
11	65	LEON PYRAMID AMG	蒲生 尚弥①／菅波 冬悟❷	Mercedes AMG GT3	BS	1'49"334	1'48"904	69
12	87	グランシード ランボルギーニ GT3	松浦 孝亮①／坂口 夏月❷	Lamborghini HURACAN GT3	YH	1'48"701	1'48"991	
13	7	Studie PLUS BMW	荒 聖治①／山口 智英❷	BMW M6 GT3	YH	1'47"949	1'49"254	
14	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	永井 宏明❷／織戸 学①	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	YH	1'49"179	1'49"526	
15	34	Yogibo NSX GT3	道上 龍①／密山 祥吾❷	Honda NSX GT3	YH	1'49"514	1'49"848	
16	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木 孝行①／内田 優大❷	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	1'48"987	1'49"995	
17	2	muta Racing Lotus MC	加藤 寛規／阪口 良平①	LOTUS EVORA MC	BS	1'48"962		3
18	5	マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号	平木 湧也①／平木 玲次	TOYOTA 86 MC	YH	1'49"522		
19	6	Team LeMans Audi R8 LMS	本山 哲①／片山 義章	Audi R8 LMS	YH	1'49"159		
20	55	ARTA NSX GT3	高木 真一①／佐藤 蓮	Honda NSX GT3	BS	1'49"534		33
21	10	GAINER TANAX with IMPUL GT-R	星野 一樹①／石川 京侍	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	1'49"319		21
22	96	K-tunes RC F GT3	新田 守男①／平良 響	LEXUS RC F GT3	DL	1'49"702		15
23	60	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	吉本 大樹／河野 駿佑①	TOYOTA GR Supra	DL	1'49"391		69
24	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS	川端 伸太朗①／篠原 拓朗	Audi R8 LMS	YH	1'49"753		
25	48	植毛ケーズフロンティア GT-R	田中 優暉①／飯田 太陽	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	1'50"749		
26	50	Arnage AMG GT3	加納 政樹／柳田 真孝①	Mercedes AMG GT3	YH	1'49"861		
27	22	アールキューズ AMG GT3	和田 久①／城内 政樹	Mercedes AMG GT3	YH	1'51"524		
28	35	arto RC F GT3	ショーン・ウォーキンショー／ジュリアーノ・アレジ①	LEXUS RC F GT3	YH	1'50"099		
29	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	嵯峨 宏紀①／中山 友貴	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	BS	1'51"172		

ドライバーの丸数字は走行した予選セッションを示す。

GT500 ポイントランキング（トップ10）

順位	No.	ドライバー	車名	第1戦	第2戦	第3戦	第4戦	第5戦	第6戦	第7戦	第8戦	合計	差	SW(kg)
1	14	大嶋 和也／山下 健太	ENEOS X PRIME GR Supra	20	15		0					35	-	70
2	1	山本 尚貴	STANLEY NSX-GT	3	8		21					32	-3	64
3	1	牧野 任祐	STANLEY NSX-GT	—	8		21					29	-6	64
4	37	平川 亮／阪口 晴南	KeePer TOM'S GR Supra	12	11		4					27	-8	54
5	17	塚越 広大／ベルトラン・バゲット	Astemo NSX-GT	6	20		0					26	-9	52
6	36	関口 雄飛／坪井 翔	au TOM'S GR Supra	15	0		11					26	-9	52
7	19	国本 雄資／宮田 莉朋	WedsSport ADVAN GR Supra	0	5		15					20	-15	40
8	39	ヘイキ・コバライネン／中山 雄一	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	8	5		1					14	-21	28
9	3	平手 晃平／千代 勝正	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	2	6		5					13	-22	26
10	8	野尻 智紀／福住 仁嶺	ARTA NSX-GT	4	3		6					13	-22	26

得点は予選ポールポジションに1点。決勝の1位～10位に各20-15-11-8-6-5-4-3-2-1点。レース距離が700km以上の場合は25-18-13-10-8-6-5-4-3-2点。
SW＝サクセスウェイト(kg)は次戦のもの。

られた機能と思い。


A
FLASH
DRINK
HAZARD
TURN
SPARE
NEUTRAL
C
D
RADIO
B
PIT
STARTER
FCY
WIPER
DDU RESET



操作性、視認性、確実性、剛性、重量、そしてルックス……。 込め

NISSAN | TOYOTA/LEXUS | HONDA
2004-2021 JGTC/SUPER GT

GT500 STEERING WHEEL

ステアリング大全

ステアリングは運動性能に直結するわけではないが
走行中ドライバーが常に触れているパーツだ
これを通じてマシンのインフォメーションを感じ
そしてアクションの起点となる大事なパーツでもある
価格にして「数百万円」と言われるステアリングに込められた機能と
設計者の思いを聞いてみた

Text : 角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）
Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／小林直樹（Naoki Kobayashi）／上尾雅英（Masahide Kamio）
石原 康（Yasushi Ishihara）／鈴木紳平（Shimpei Suzuki）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／HONDA／NISMO／GTA

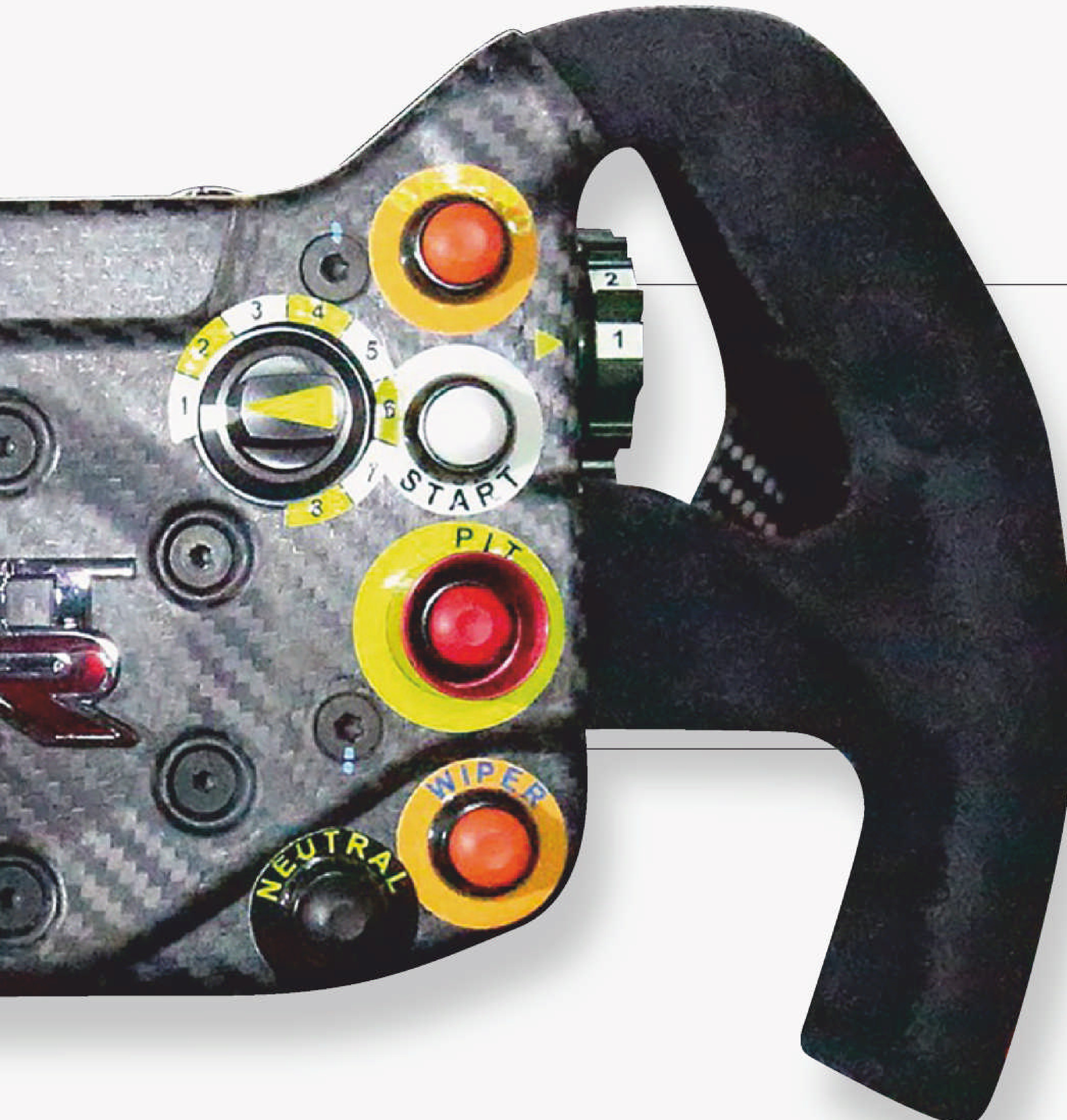
N.Mitsuhashi

NISSAN

軽量高剛性の“操縦桿”

グリップ部分は既製品を参考に熟成


N.Mitsuhashi



GT・Rのステアリングの特徴は、フレームの下部が途切れているところだ。F1でよく見かける形状だが、航空機の操縦桿のようなフォルム（操縦桿は上部が切れているが）でもある。しかし、これはルックスを重視したわけではなく、機能性を考慮した結果である。開発を担当したニスモの坂本昌平氏が、その目的を語る。

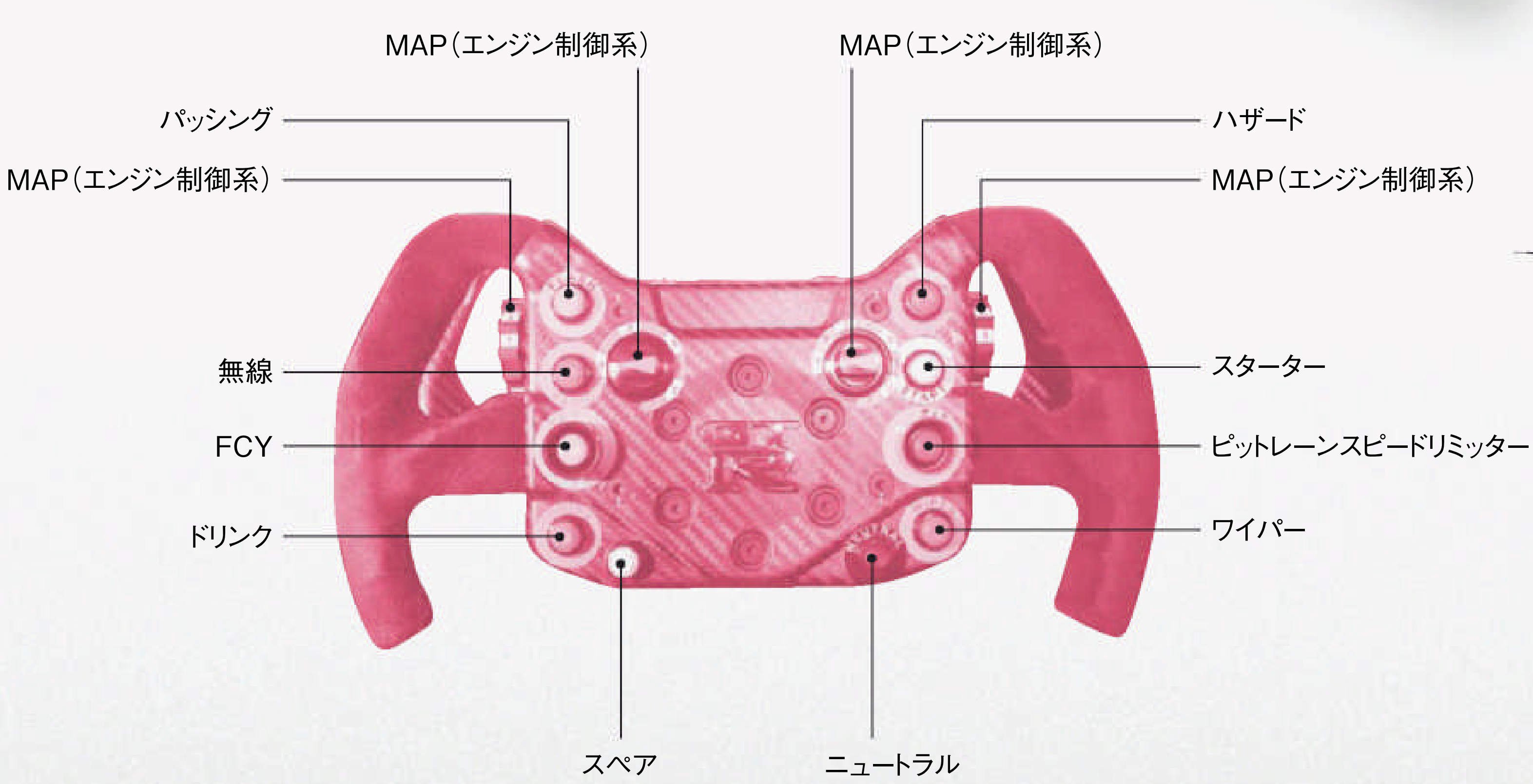
「軽さを追求した結果です。ドライバーの意見を聞きつついろいろと検討した結果そうなっています。握ったときの下側は薬指と小指を添える程度であり、またステアリングは離すことは基本的にないのですっぽ抜けることもなく、安全上でもこの部分はなくても問題ないかなと」

一方で、剛性不足の問題が生じそうではある。

「それはドライバーから言われたことはないですね。逆に真ん中の“骨”が他車よりもガッチリしているかもしれないですけど、剛性は充分あります」

GT・Rがこの形状になったのは、2014年のDTMとの統一規則になったタイミングから。

「14年の規則変更に伴ってビッグチェンジを行ない、そこからは前年を踏襲しつついまに至っています。ドライバーの操作性を重視しながら、かつステアリング奥のディスプレイの視認性も



スイッチの数はスペアも含めて14個。これは3車中もっとも少なく、シンプルな作り。無線ボタンが左側にあるのは、今季ではGT-Rだけである（他車は右側にある）。親指内側のロータリースイッチは、昨年までは他のダイヤルと同様にパネル面に設置されていたが、今季からより使いやすい位置に移された。坂本氏は、「14年から使っていると、多少は古さを感じるので、今後はスイッチのレイアウトも含めて改良を検討したい」と語っている。200

追求した点が基本コンセプトです」
14年以降は3年に一度に作り替えてはいるが、それ以外にもスイッチのレイアウト等マイナーチェンジは行なっている。昨年から今年にかけては、両親指付近の内側にロータリースイッチが追加された。これはスーパーフォーミュラやF1などで使われているスイッチだ。従来のダイヤルタイプ（ステアリング盤面上部にあるふたつのMAP用）では、ステアリングから片手を離してダイヤルをつまむ&回転させる必要があったため、操作性が良いとは言えなかった。だが、ロータリースイッチならば、手を離さずに親指で「加減」が可能となった。このように「他のカテゴリーのクルマを参考にすることはありますね。パパッと操作するならあれが一番良いかなと思っていました」という。

各スイッチ類自体は、モータースポーツで一般的に使われている既製品だ。ボタンは、モーメンタリ（押した瞬間だけON）とオルタネイト（一度押すとONを持続し、再び押してOFF）の違いはある。

F1ほどではないにしろ、いくつもスイッチが並び、スペースが足りなくなるのではと心配になるが、「規則の制約もありますが、いまのところは大丈夫」とのこと。

各スイッチは、内部のCANボード（共通部品の基板）につながれている。「内部構造は詳しくはお教えできませんが、スイッチ類からなかで配線が出ていて、先でCANボードにつながっています。ステアリングのベースは、アルミのフレームがあって、それにカーボンの部品であるとか、3Dプリンターで作ったグリップを被せて、そのうえにバックスキンで覆っています」

ニスモがこだわっているのはこのグリップ部。その握りやすさには気をつけているという。現在の操縦桿形状の前の円形時代から、このグリップ部だけは踏襲しているのだそう。もちろんドライバーの手の大きさや感覚はさまざまで、「握りやすさ」は十人十色。今季で言えばクラフトスポーツ モチュールGT-Rの平手晃平と千代勝正は、グリップを太めにしてインフォメーションを感じたいタイプだという。そのため、オリジナルは細めに設定しておき、あとはドライバーの好みに合わせてグリップテープを巻くなどして、各チームごとに独自にチューニングしてもらっているのだそうだ。

なお、ステアリング本体ではないが、跳ね上げ機構に関してもニスモはこだわりがあった。ドライバー交代時に真上に跳ね上げるのが一般的であったのに対し、ニスモはさらに乗降性を考慮し、斜めに跳ね上げるようにしたのだ。だが2020年に新車になるにあたり、スイッチパネルの操作性を向上させつつ軽量化もできるということで、他車と同じような真上跳ね上げ式に変更したという。

売り物ではないが、あえて価格を設定するならば「数百万円」とも言われるスーパーGTのステアリングは、その〝値段〟相当の製作工数がかかる。

「ざっくりひと月くらいでしょうか。形状よりも、内部の電線処理などをはじめとした配慮に時間がかかる。これでレースを失うことがないように細心の注意を払います」

高価かつ精密部品であるため、各チームにそれぞれスペアがあるわけではなく、ニスモが毎戦予備を用意して対応している。

ステアリングの製作には手間も費用もかかるが、ドライバーが自在に操作するための基幹部品であり、情報を提供し運動性能を十二分に発揮させるためにも、トラブルは絶対に許されない重要な部品なのだ。

M.Hirata



08年第4戦セパンで、２台のGT-Rがトップ争いを展開。終盤、それまでトップを走行していたモチュール柳田が、誤ってピットレーンスイッチを押してしまい失速。２番手だったウッドワンが労せずして優勝するというドラマがあった。不規則な振動、Gや温度など体にかかる負担、そして何よりトップ争いという緊迫した場面での正確な操作は難しい。だからこそ、スイッチの位置は練りに練られて決められる。



N.Mitsuhashi

14年から〝ライバル撃墜モード〟に？

NISMO



2008 GT-R



2004 FAIRLADY Z

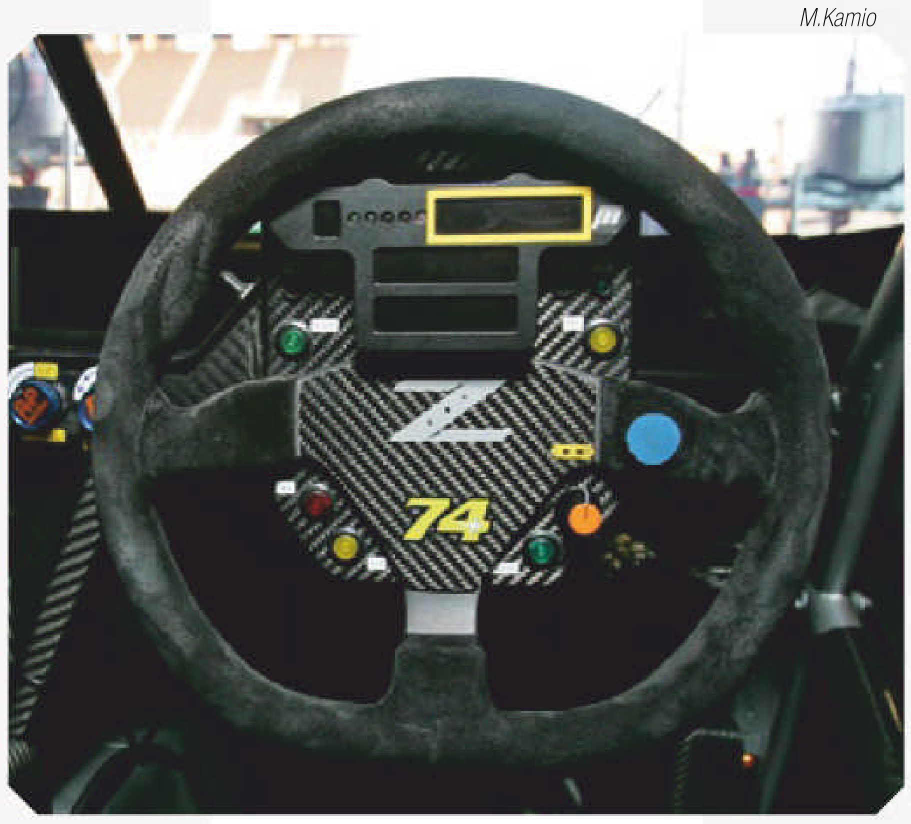
N.Kobayashi



2005 FAIRLADY Z

04年から08年にかけての初期のころは、市販品のスパルコをベースに製作していた(08年モデルのスポークにロゴが見える)。09年からはライバルに先駆けてコンパクトな異形ステアリングになり、14年からまさに戦闘モード感たっぷりの“操縦桿”にスイッチ。たしかにこのステアリング投入初年度と翌年は、抜群の速さを誇り2連覇を達成した。円形＆楕円時代の無線ボタン(ブルーのボタン)は、一貫して大径かつスポーク上に置かれており、使用頻度の高さを表している。14年からは、ボタンの形状が一新、統一され、無線ボタンも他とサイズが同じになった。無線はさらに15年以降はグリーンに改められている。他車に比べて、全体的にイエローのシールで視認性を高めようという意図が伺える。

M.Kamio



2006 FAIRLADY Z

NISMO



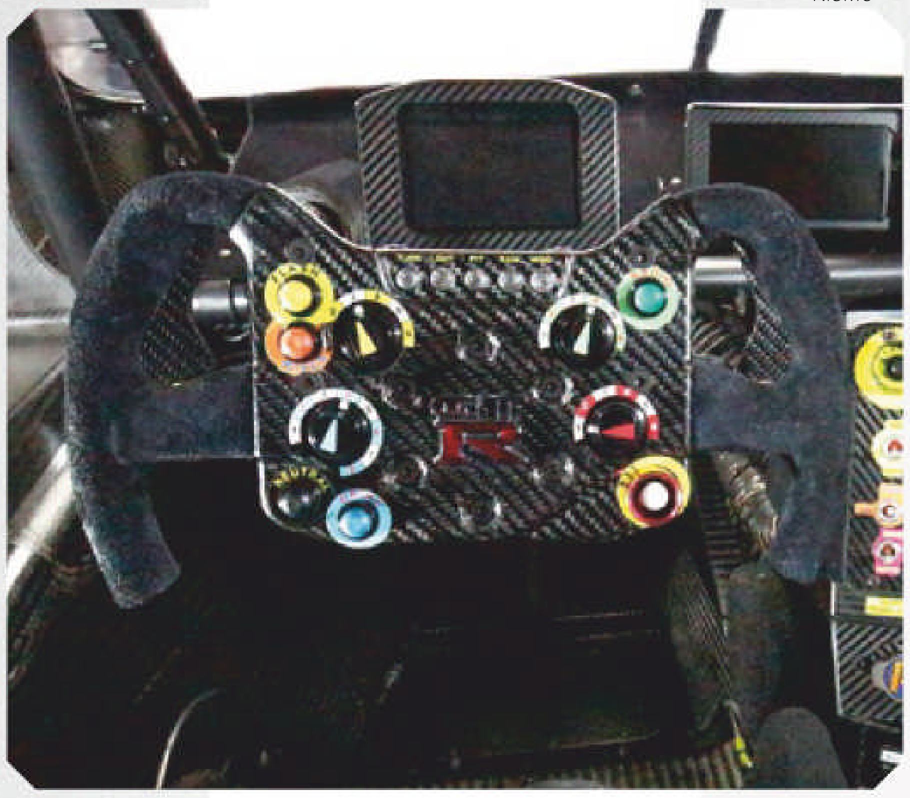
2009 GT-R

M.Kamio



2007 FAIRLADY Z

NISMO



2018 GT-R

NISMO



2014 GT-R

NISMO



2010 GT-R

NISMO



2019 GT-R

NISMO



2015 GT-R

NISMO



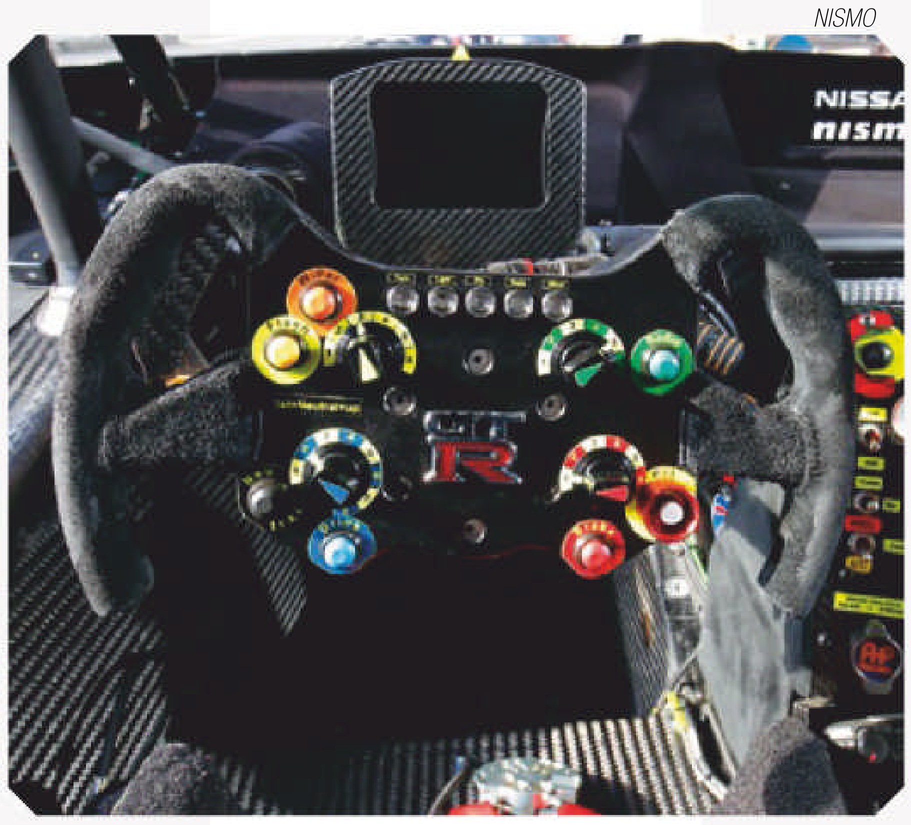
2011 GT-R

NISMO



2020 GT-R

NISMO



2016 GT-R

NISMO



2012 GT-R

NISMO



2021 GT-R

NISMO



2017 GT-R

NISMO



2013 GT-R

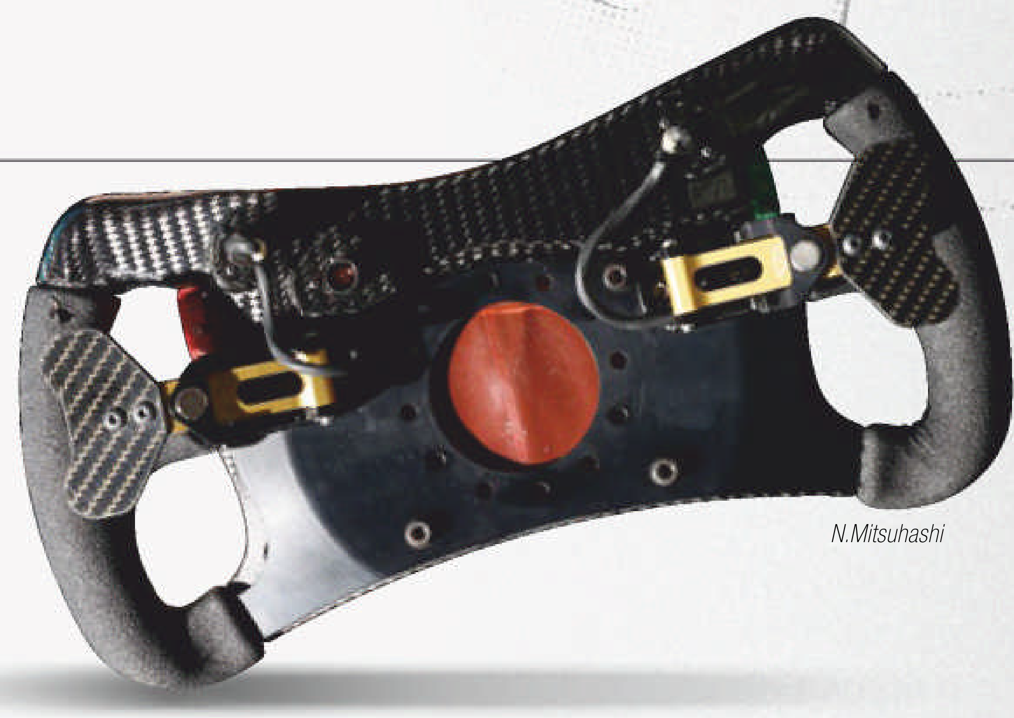
TOYOTA/LEXUS

12人の最大公約数

ここ一発のロータリースイッチを右手の親指に



N.Mitsuhashi



N.Mitsuhashi



レースの世界は「速い者がえらい」。だから設計者が開発にあたる際は、マシンやパーツのデザインは二の次三の次になる。それでも、不格好なマシンでも連戦連勝であれば、徐々にカッコよく思えてくる。それが〝レースあるある〟だ。

ステアリングだって当然そうであるはず。設計を担当したTCD吉川岳大氏に、GRスープラのステアリングのコンセプトを聞いてみると……。

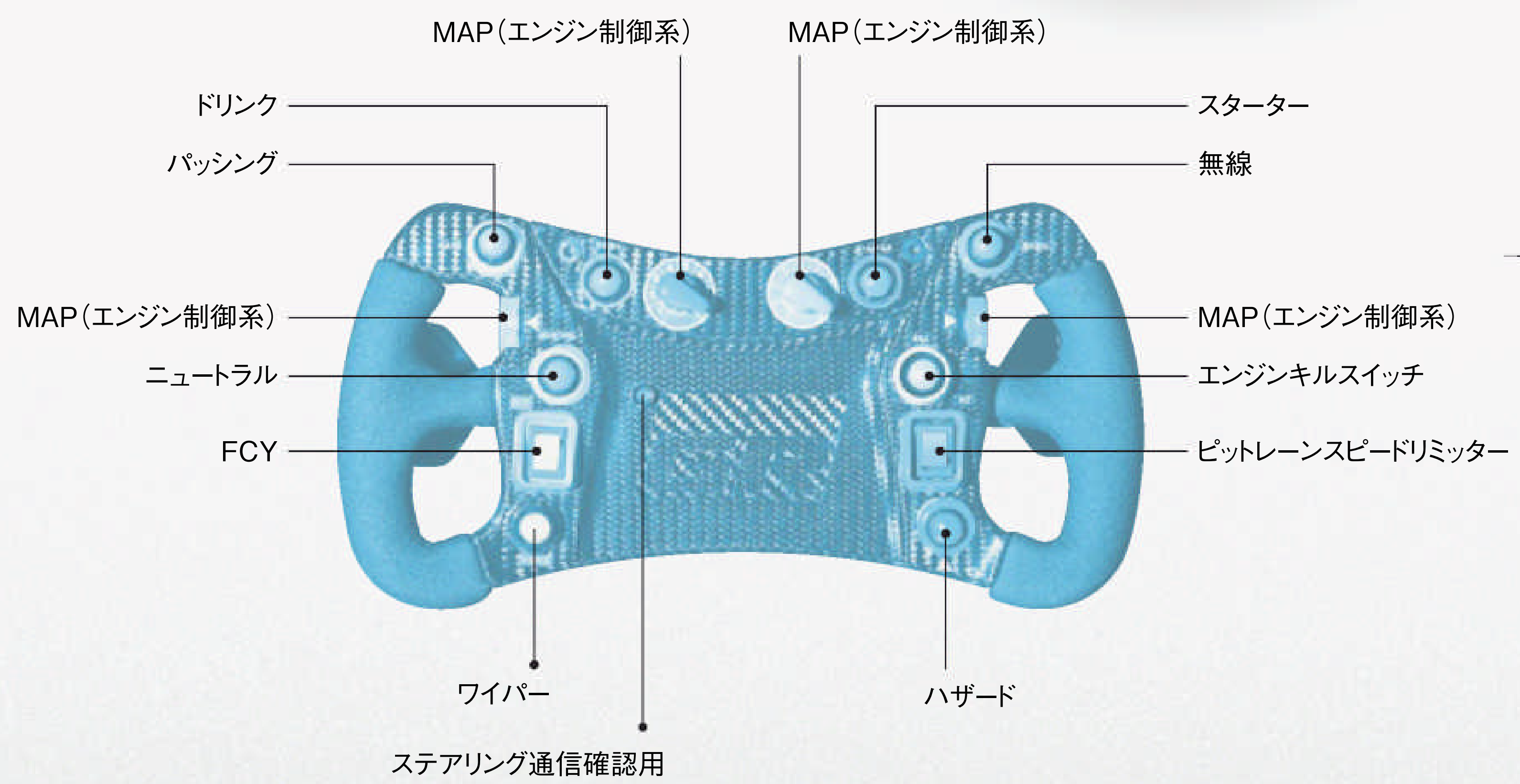
「最近は、見た目を意識しています」

なんと、質実剛健とは正反対の言葉が返ってきた。

「最近はオンボード映像に映ることが多いですから。GT500は華があり夢があるので、お客様が見てがっかりしないように考えています」

「カッコよさ」はモータースポーツの魅力のひとつではあるが、それは機能を追求した結果得られた副次的なもの。開発段階から「見た目を意識」とは珍しいが、ファンとしてはそれはそれでうれしい限り。GRスープラ開発総責任者でもある湯浅和基氏が、さらに補足する。

「ステアリングに求められることは、他のパーツ同様に軽く強く、かつ機能的に、ということが基本です。ただ、そのなかでも見栄えを意識する数少ない部品のひとつです」



各スイッチの色分けの理由は「なんとなく」だが、なるべく従来から変えないようにしており、脈々と受け継がれている。それは、色が元で勘違いを防ぐため。外枠のマーキングでサイズ感は違って見えるが、丸いボタンタイプはすべて同種のスイッチ。ステアリングは、設計だけでも２カ月を要す。「F1をはじめほかのカテゴリーは年々カッコよくなっているので、トレンドを追いかけながら我々もやっていきたいなと思っています」（吉川氏）。

機能性よりもデザインが優先されることはないが、デザイン性も考慮に値する要素であるということだ。「同じ機能を果たすならできるだけきれいに作りたい」と語る吉川氏の言葉どおり、現行ステアリングは"映える"ルックスに仕上がっている。

では、機能面でもっとも重視している点はどこか。これには「操作性」と吉川氏。「これを決めるのは本当に難しく、一番最後まで決まらない」という。それもそのはず、トヨタは6台12名のドライバーを抱え、その数はニッサン勢の1・5倍。その最大公約数を探さなければならないのだ。

「理論や設計側の考えではどうにもならない感覚論が占めるので、モックアップを作ったり、試作品をテストで使ってもらったりとかして合わせ込んでいます。手のサイズが大きい人がネックかと言えばそうでもなく、スイッチの配列などは内側にあるので、小さい人がいかに使いやすいかも大事になってきます。大きい、小さい、ということはじつはあまり関係なく、とにかく最大公約数をひたすら探す感じです」

できるだけドライバーに握ってもらい、現物合わせで調整していく。それこそ職人技術で作り込んでいくのだそうだ。そうやって完成したマスター形状は、長年受け継がれ、結果2014年から変わっていない。この完成形を大事にしているので、影響しそうな要素にはあえて触れないようにもしている。たとえば、各部をくり抜いたりして軽量化を図ろうにも、その結果剛性面に影響する可能性がある。ドライバーの感覚は非常に敏感なので、せっかく作り上げた形状が崩れかねない。そういう意味では、2015年に異形型に進化した以降は、重量はほとんど変わっていないのだという。

M.Ishibashi



仕様が変わると、慣れないうちは戸惑うことが多い。17年第2戦富士で、ZENTの石浦はステアリング跳ね上げがうまくいかず、シートからなかなか降りられず。メカがアシストして事なきを得たが、待機する立川も心配そうに覗き込む。ちなみにトヨタはドライバーの体格に応じて跳ね上げ機構は2種類ある。



N.Mitsuhashi

スイッチ類で注目すべきところは、一昨年から採用したロータリースイッチだ。今季は他メーカーも使用しているが、一番最初に導入したのはトヨタである。エンジン制御系のスイッチだが、使用頻度は高いため、できるだけステアリングから手を離さずに操作したいという要求から導入された。

「これは苦労したスイッチです。スイッチの原理は単純なのですが、物理的なスペースがまったくないので、すごく小さなロータリースイッチをどう保持しながら、見た目を崩さずにレイアウトできるかが大変でした」

また、ロッカースイッチ(FCYとスピードリミッター)があることも特徴的。これはライバル車にはない種類だ。

「丸いボタンタイプだとオンなのかオフなのか、視認性が悪いからです。実際はオンにすれば奥のディスプレイに表示はされますが、クロスチェックの意味でも目で見て、手で触って分かるようにと」

たしかに、アウトラップでなかなか加速しないと思ったら制御がかかっていた、となれば大問題だ。小さなスイッチひとつでレースを失わないように、細心の注意を払う。ホワイトのキルスイッチも同様で、ほかと同じようなボタンタイプであるが、誤って押さないように周囲に立ち壁を設けている。

このようにたかが数センチ、数ミリの違いが、勝敗の行方を左右する可能性があるステアリングは、人間工学的にも精緻の限りを極めたパーツであることが分かる。

「ひと口にステアリングホイールと言っても、フレーム、カバー、スイッチ、ハーネス等々構成部品がたくさんあります。設計が終わってもそのぶん、部品の手配や組み立てに時間がかかる。コスト的にお財布に優しいパーツではないです」

ステアリングを投げる、叩くなんて、言語道断ということだ。

EVOLUTION

2004-2021

SUPRA/RC F/LC500

初期はシンプルで運転に集中

M.Kamio



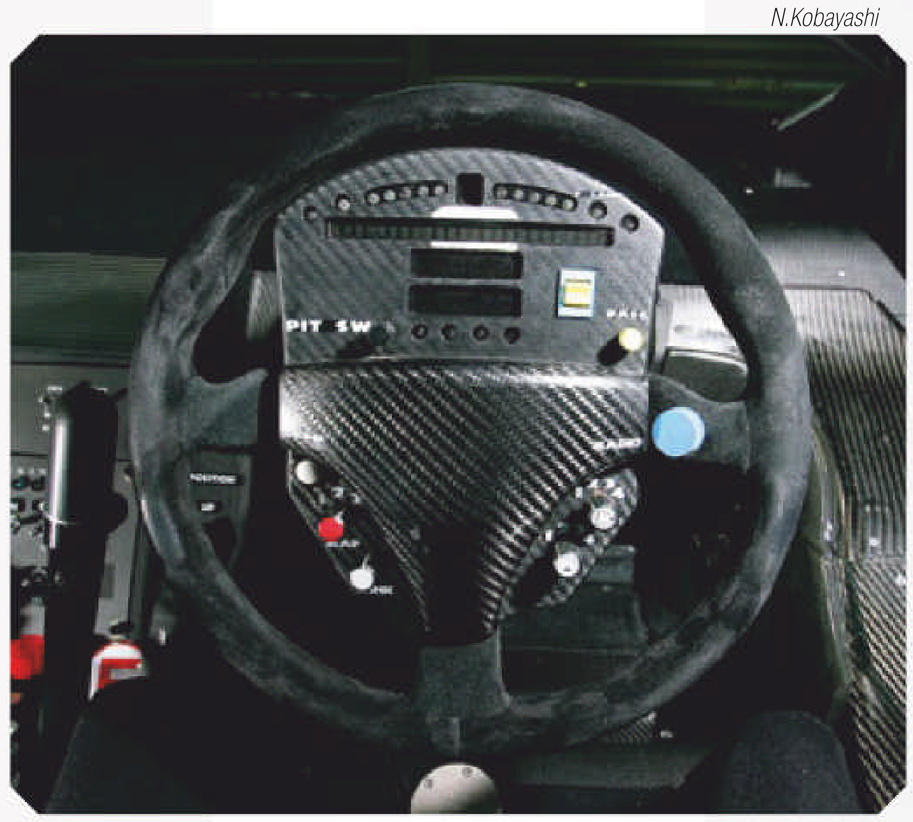
2008 SC430



2004 Supra

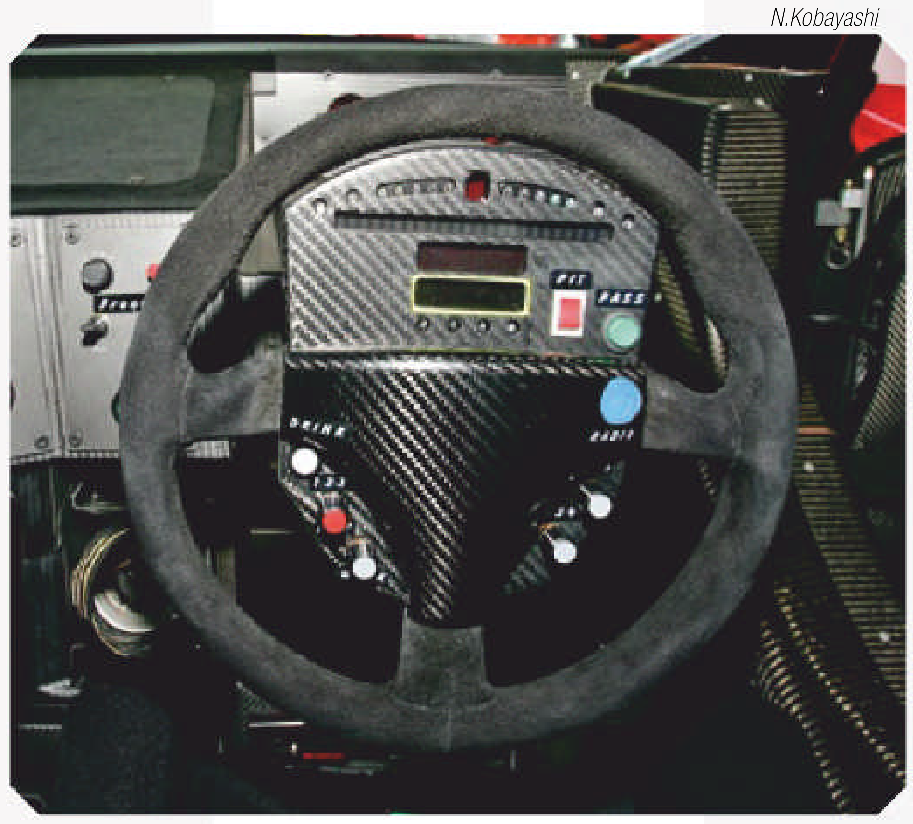
過去の写真をざっと見回すと、円形タイプ時代が長かったことが分かる。他車が異形にシフトしている段階の14年まで踏襲していた。04年は、そのスポークのロゴから、モモ製の市販品を改良していたことが分かる。13年までは前面パネルを避けるように、その周囲にスイッチを配置していたが、14年からパネル自体に設置するように進化。さらに15年から近代GT風へと変わっていった。16年までメーカーのロゴもなく、全体的にシンプルで運転に集中できそうな印象。スイッチのレイアウトは、年々親指を支点として扇状になるように変化しているのが分かる。グリップテープが巻かれている年があるのは、チーム独自のチューニングであり、たまたま撮影車がそれに当たったから。

N.Kobayashi



2005 Supra

N.Kobayashi



2006 SC430

M.Kamio



2009 SC430

M.Kamio



2007 SC430

M.Kamio



2018 LC500

M.Kamio



2014 RC F

M.Kamio



2010 SC430

M.Kamio



2019 LC500

Y.Ishihara



2015 RC F

T.Ogasawara



2011 SC430

N.Mitsuhashi



2020 Supra

M.Kamio



2016 RC F

M.Kamio



2012 SC430

N.Mitsuhashi



2021 Supra

M.Kamio



2017 LC500

M.Kamio



2013 SC430



N.Mitsuhashi

HONDA
やる気にさせるステアリング
ライティング分の重量増を本体でカバーして±0に



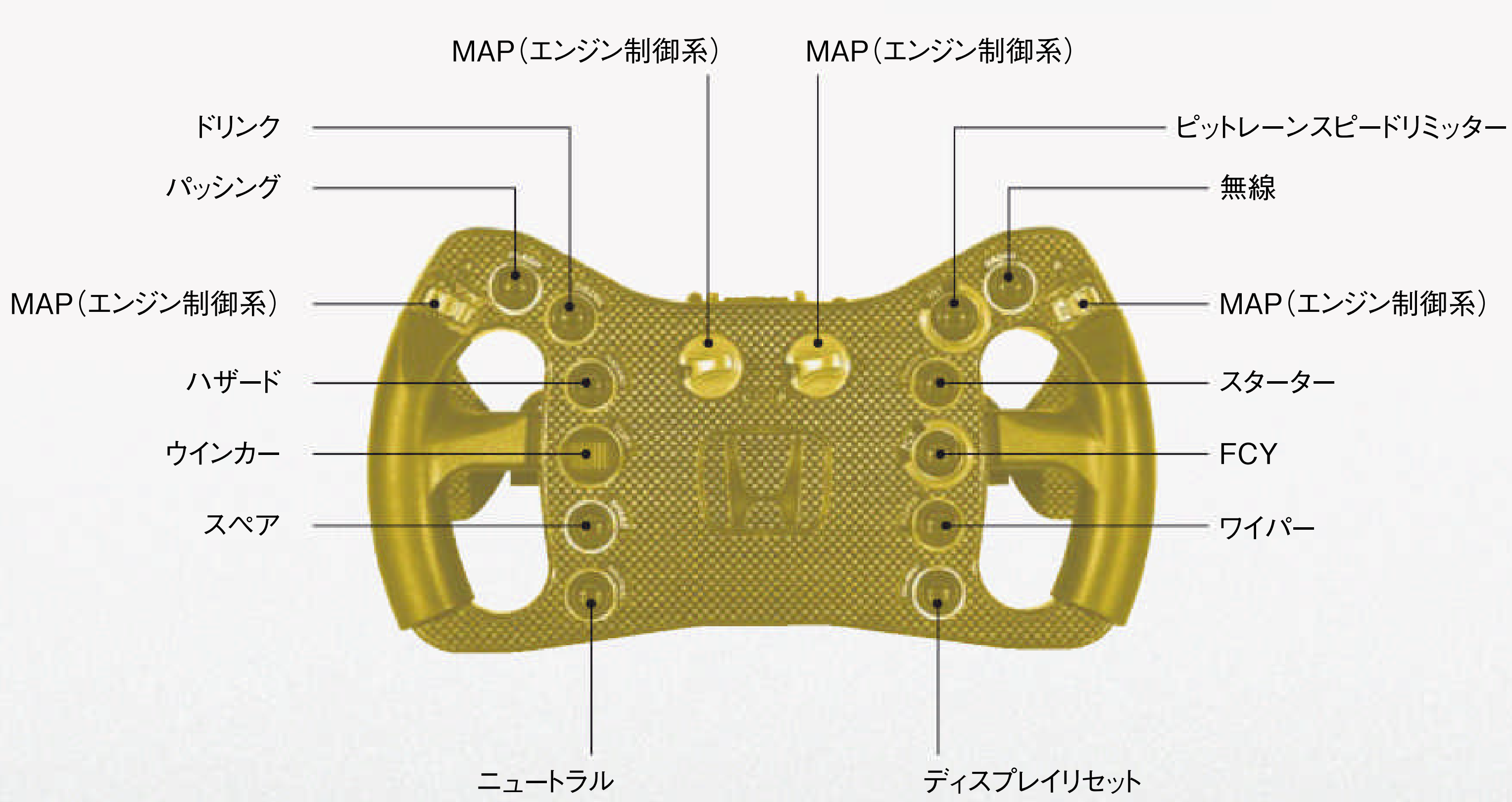
N.Mitsuhashi



昨年、新型コロナウイルスの影響でキャンセルとなってしまったセパン戦は、本来はナイトレースとして行なわれる予定だった。それを見越して作られたのが、NSXの現行ステアリングである。この企画の冒頭28～29ページをご覧いただければ分かるとおり、スイッチの周囲が発光し、暗闇での視認性が抜群なのだ。電装系の設計担当である、神保佳司氏がここまでの苦労を語る。

「昨年開幕前のセパンテストのナイトセッションで、ドライバーからスイッチが見づらいとの意見があったので、ナイトレース用に計画し始めました。ですが、いい感じに光らせるのが難しく、あまり派手にもしたくないし、かと言ってうっすらとスイッチの色を判別できるようにする必要がありました。裏側にLEDが仕込んでありますが、スイッチ間の距離が短いなかに電気的な部品を埋め込まなければならない。また、隣の色が映り込んでしまうということも出てくる。さらに、LEDの色によって、どれくらいの電流を流すかが微妙なので、ひとつひとつ調整して決定しました」

完成を待たず、コロナ騒動でセパン戦は休止となり、「だったら古いモデルでいいかな」と思っていたところ、プロジェクトリーダーから「投入せよ」の指令。ただでさえNSX初のFR化で陣営全体が多忙のなか、シーズン途中から入れることになった。当初は全5台というわけにはいかず、レイブリックNSXだけに装着。その後、他車



NSXのステアリングは、カーボン面に凹凸がなく、非常にスッキリとしている。スイッチの数は3車中もっとも多く、その数はスペアも含めて16（ウインカーとディスプレイリセットがNSXには付いている）。ハザードは今季から設置された。「レース中にサンキューハザードを使いたい」というドライバーの声を反映してのもの。左上の写真は点灯状態だが、そのまま周囲の明るさを落としたのが28-29ページの写真になる。

にも展開された。

苦労しただけあり、ドライバーの評判は良かったという。レイブリックNSXに導入された後、一度トラブルで旧タイプに戻されたことがあったのだが、牧野任祐は「早く新型にしてほしい。テンションが上がるので」とリクエストしてきたほどだという。素人目にも、スイッチオンしたときの鮮やかさは、レーシングな心をくすぐってくれるのが分かる。「個人的にはいい出来かなと思っています」と語る神保氏。ただし、いまの明るさだと、おそらく夜の走行ではまぶしすぎると予想されるそうで、「いずれはナイトレース時に明るさの調整ができるようにできたら」と考えているのだそうだ。

これらの電装系の成功を支えたのは、構造面の設計担当である千川亮平氏の尽力による面が大きいという。内部に電気系の部品が増えるということは重量増となるわけで、それをカバーしたのが本体のほかの部品の軽量化である。「ステアリングに関する規則は、フレーム自体は金属でなければならず、それに付属するカーボンは100gまでとなっています。なので、金属のアルミを薄肉にしたり、分割部分を一体化するなどして軽量化しています」アルミ合金のなかでももっとも高い強度のひとつのA・7075で削り出しするなど、レギュレーションの範囲内で良い材料を使用しているという。そういう地道な改良の結果、旧モデルと同等の重量を実現した。

スイッチ類で目立つのが、ロータリースイッチの位置だ。他2メーカーは親指の内側に配置してあるのに対し、NSXはグリップの延長上にある。ここに仕込むのは「かなり苦労した」と千川氏は言う。

「ロータリースイッチは、ライバル車やF1のものと比べても、この位置が一番使いやすいですが、同時に設計は難しいです。スペースが狭く、ここに収めるのがとても大変で。でもドライバーがこっちがいいと言うので、それをかなえてあげるのが設計の仕事かなと（笑）。すぐ隣のスイッチ（パッシング、無線）の光るユニットも含めて、クリアランスを取り合うという、かなり際どい設計になっています」

このロータリースイッチの操作性を高めるためにも、グリップ上部は角が取れた形状になっている。また、ボタン操作をしないときに親指を引っ掛けるスポーク部も、旧モデルでは「指が痛くなる」との声を反映して、形状を工夫した。

グリップは、他車がバックスキンである一方で、唯一ゴム製を採用している。これは、最近はグローブにもゴムが装着されているため、グローブ自体のグリップが向上したからだ。ただし、ゴムの硬度やその厚みは、多くの試作品のなかから決定された。「柔らかいほどグリップはするのでしょうけど、耐久性は落ちるので、そのバランスを見ながら」と千川氏。

やる気が出そうなステアリングだが、じつは昨年「新型を付けると勝てない」というジンクスがあったとか。昨シーズン中、NSXは4勝しているが、そのうち3勝は旧モデル装着時。そのため「古いモデルで走りたい」という意見も上がったほどで、千川氏も困ってしまったという。だが最後の最後でレイブリックNSXが勝利し、しかもタイトルまで決めてくれてほっとひと安心。呪縛から解き放たれた今季は、誰もがテンションアゲアゲでステアリングを握っている。

GTA



ナイトレースを考慮して作られたステアリングだけに、その美しさは周囲が暗くなるほど際立ってくる。今季のラウンド中、もっとも遅い時間にフィニッシュする第２戦富士500kmは、フィニッシュの時間帯が夕刻時。画像では分かりにくいが、光るステアリングを車載映像で確認することができる。YouTubeのGTA公式チャンネルで、ぜひご覧あれ。



N.Mitsuhashi

NSX/HSV-010

初期の段階からオリジナルを投入

S.Suzuki



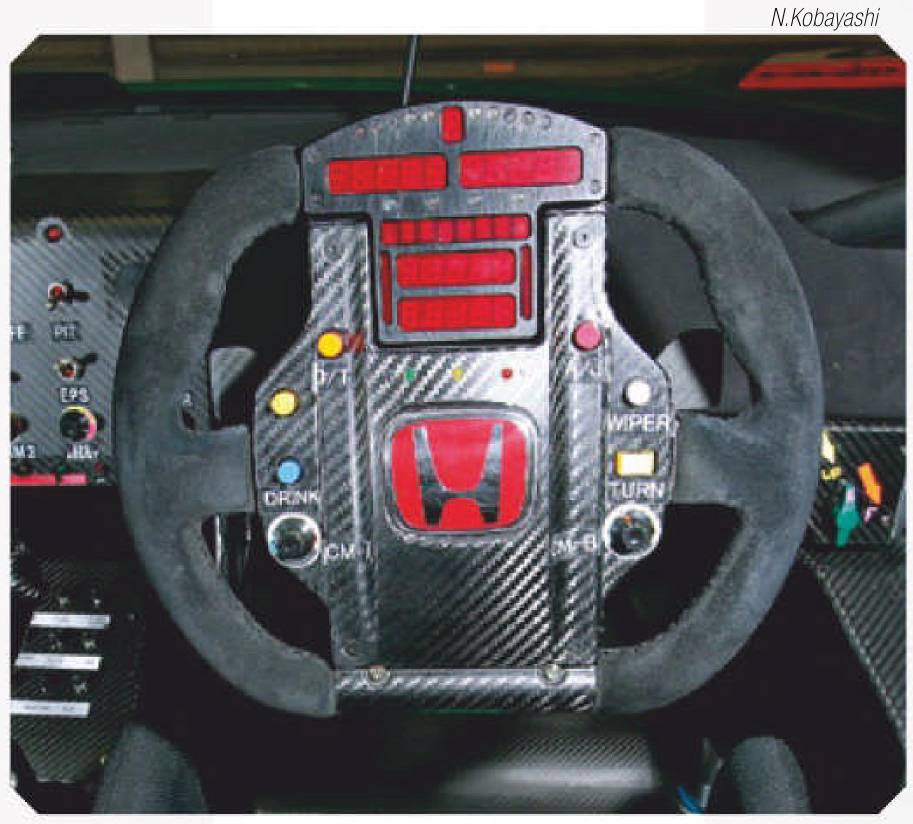
2008 NSX



2004 NSX

初期のころは、基本的にはエンジンはホンダ、車体は童夢が製作していたため、ステアリングは童夢製だった。当時から近代レーシングカー然とした作りで、上下が水平タイプの形状で、ホンダが車体を製作するようになったHSVになってもそれは引き継がれている。現行規定でマシンが一新された14年から一気に小型化し、さらに17年から正常進化。そして20年途中から現在の形状へとリニューアルされた。全体的に色使いがはっきりしているのがホンダの特徴だ。なお、21年モデルの写真は点灯していない状態。この状態だと非常にシックなイメージだが、ひとたび電源が入ると、鮮やかな光を放つ。21年モデルから中央の赤エンブレムはなくなり、シンプルな白になった。

N.Kobayashi



2005 NSX

M.Kamio



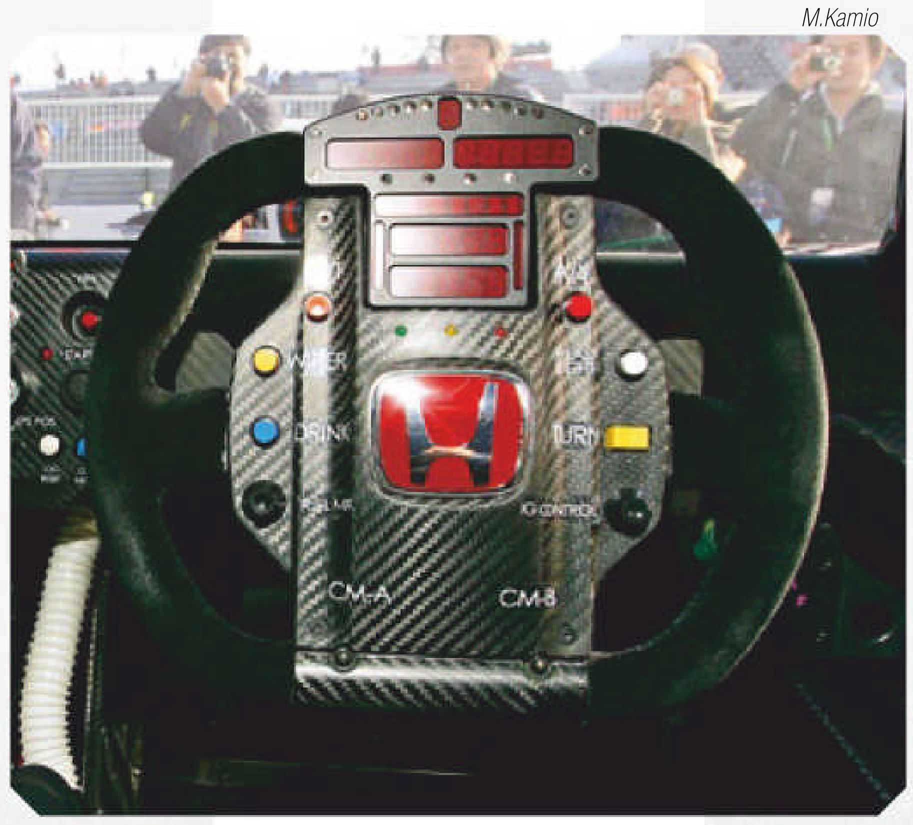
2006 NSX

N.Kobayashi



2009 NSX

M.Kamio



2007 NSX



M.Kamio



2018 NSX

T.Ogasawara



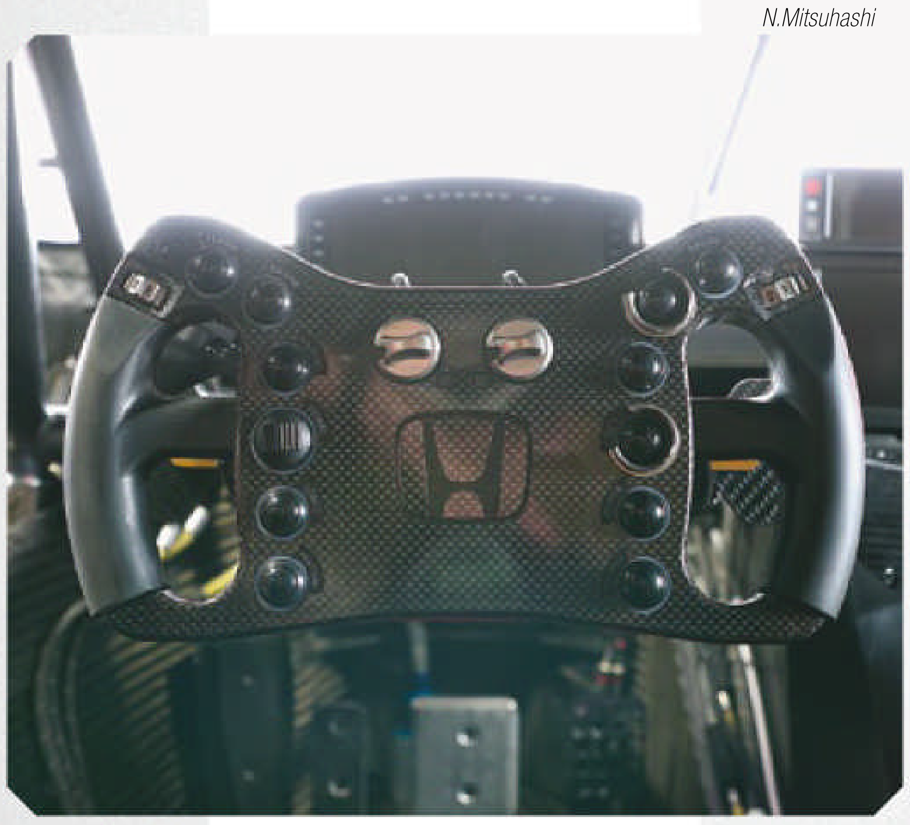
2019 NSX

T.Ogasawara



2020 NSX

N.Mitsuhashi



2021 NSX

HONDA



2014 NSX

Y.Ishihara



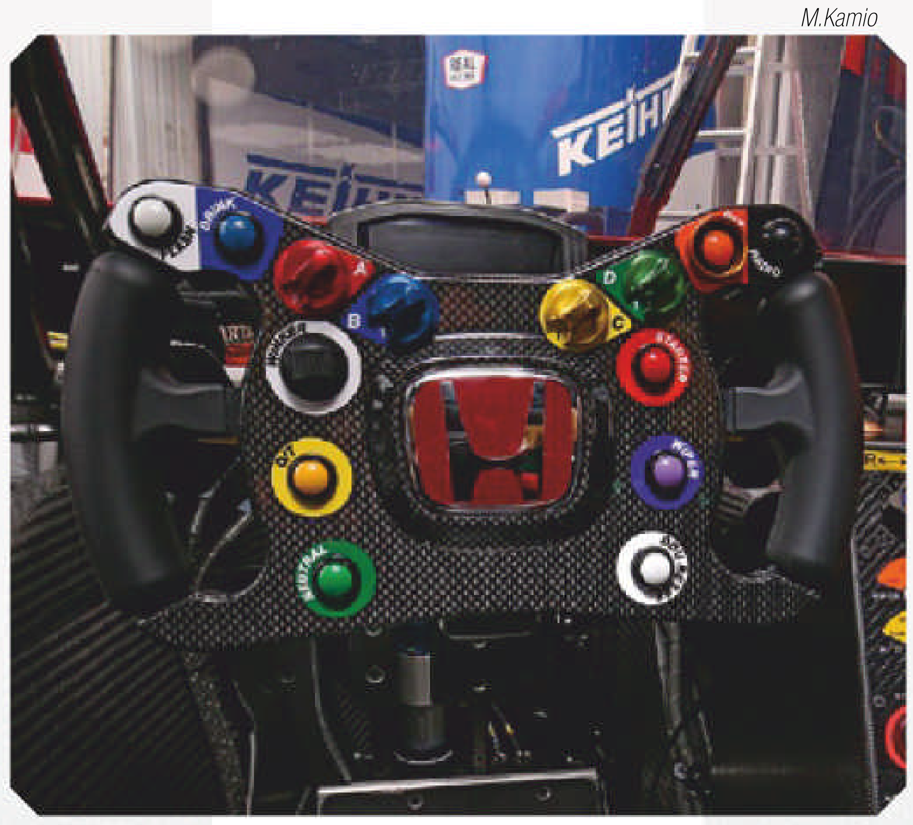
2015 NSX

M.Kamio



2016 NSX

M.Kamio



2017 NSX

M.Kamio



2010 HSV-010

T.Ogasawara



2011 HSV-010

HONDA



2012 HSV-010

HONDA



2013 HSV-010

SAN-EI
CORPORATION

ロバンペラがWRC最年少優勝記録を大幅更新

然るべき者が然るべきところで

Text：古賀敬介（Keisuke Koga） Photo：TOYOTA

「フライング・フィン伝説」が新世代に継承された。WRC第７戦ラリー・エストニアで、トヨタのカッレ・ロバンペラがWRC初優勝。20歳290日という記録は、それまで同郷のヤリ - マティ・ラトバラが持っていたWRC最年少優勝記録22歳313日を約２年も縮める素晴らしいものだ。WRC 34戦目、WRカーをドライブしての初優勝が14戦目という早さは、セバスチャン・オジエ（19戦目）や、セバスチャン・ロウブ（10戦目）といった偉大なるワールドチャンピオンたちに比肩する。



ロバンペラは昨年のラリー・スウェーデンでWRカーデビュー２戦目にして３位に入るなど、すでに非凡な才能を見せていた。今年の第２戦アークティック・ラリー・フィンランドでは総合２位に。初優勝は時間の問題と思われていた。

しかし、第３戦クロアチア以降のロバンペラはドライビングミスやトラブルが重なり、リタイア、22位、25位、６位と厳しい戦いが続いていた。リザルトを残せないばかりか、タイヤマネジメントがそれほど上手ではないことも露呈。ここ数戦は評価をやや落としていた。安定して6位以内に入り、ポイントを獲り続ける勝田貴元をワークスの３台目としてノミネートしたほうが確実性は高いのでは？　という声も聞かれていたほどだ。



ロバンペラはトヨタのリリースのなかで、「一度勝つことによって重圧から解放され、気持ちも楽になるので、今回の優勝は私にとって大きな助けになるはずです」とコメント。やはり、今季のここまでの流れを受けて、エストニアは勝負の一戦と捉えていたようだ。ロバンペラの今回の優勝によって、トヨタは第３戦メキシコからの５連勝を達成。今季はここまで７戦中６勝で、マニュファクチャラーポイントではヒュンダイとの差を59に広げた。（as）

それだけに、エストニアはロバンペラにとって真価が問われる１戦だった。エストニアがWRCに昇格する以前から、バルト三国のラリーに多く出場し、経験を積んできたロバンペラにとって、エストニアは第２のホームイベント。ハイスピードで、ジャンプやクレスト（先が見えない起伏）が多いグラベルステージは、アクセルを躊躇なく踏み抜いていくロバンペラの攻撃的なスタイルに合っている。また、路面が比較的スムーズなこのラリーでは、タイヤマネジメントの得手不得手がそれほど大きく影響しない。シンプルにスピードを追求することができるラリーだった。

ロバンペラはオープニングのスーパーSSからフラットアウトで臨み、ヒュンダイ勢を相手にラリー序盤から激しく首位を争った。チームメイトのセバスチャン・オジエとエルフィン・エバンスは出走順が１、２番手という“掃除役”のハンデもあり、首位争いの圏外に。勝田は、ジャンプの着地でコ・ドライバーが首を痛め、４本のSSを終えた後、競技続行を断念した。

最大のライバルになると思われていた、昨年の勝者オィット・タナックが度重なるパンクで早々にデイリタイアとなると、直接的なライバルは昨年２位のクレイグ・ブリーンのみに。スポット参戦ながらブリーンも高速グラベルラリーでは非常に速く、金曜はロバンペラが首位に立つも、ブリーンも8.5秒差の２位に着けた。

しかし土曜、１本目のステージでロバンペラは圧巻のベストタイムを刻み、その差を一気に22.8秒へと拡大。その後もベストタイムを重ね、土曜終了時点で50.7秒差に。最終日を待たずして勝負はほぼ決まった。ステージ優勝は８回。最終日は確実性を高めるためにペースを落とすなど、パーフェクトなラリー運びだった。

自分が持つ最年少記録を更新されたチーム代表のラトバラは大喜び。「カッレに記録を破ってほしかったんだ」と若きフライング・フィンを抱きしめた。フィンランド人ドライバーの勝利は、そのラトバラが2018年最終戦オーストラリアで挙げた、現役最後の優勝以来。ようやくフライング・フィンの後継者が誕生してうれしかったのだろう。また、WRCウイナーとなった我が子をポディウムで迎えた父のハリは、サングラスの奥で涙を流し続けた。ハリは2001年スウェーデンにおいて最初で最後の優勝を果たしており、WRCの歴史において初めて親子２代の勝者が誕生した。

ロバンペラはこれでトップドライバーの仲間入りを果たしたが、課題はまだ少なくない。それでも、ラフなグラベルや、トリッキーなターマックでも表彰台に立てるようになれば、来年以降チャンピオン争いの主役に必ずなれるだろう。

AUSTRIA GP

Text : 柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo : RedBull

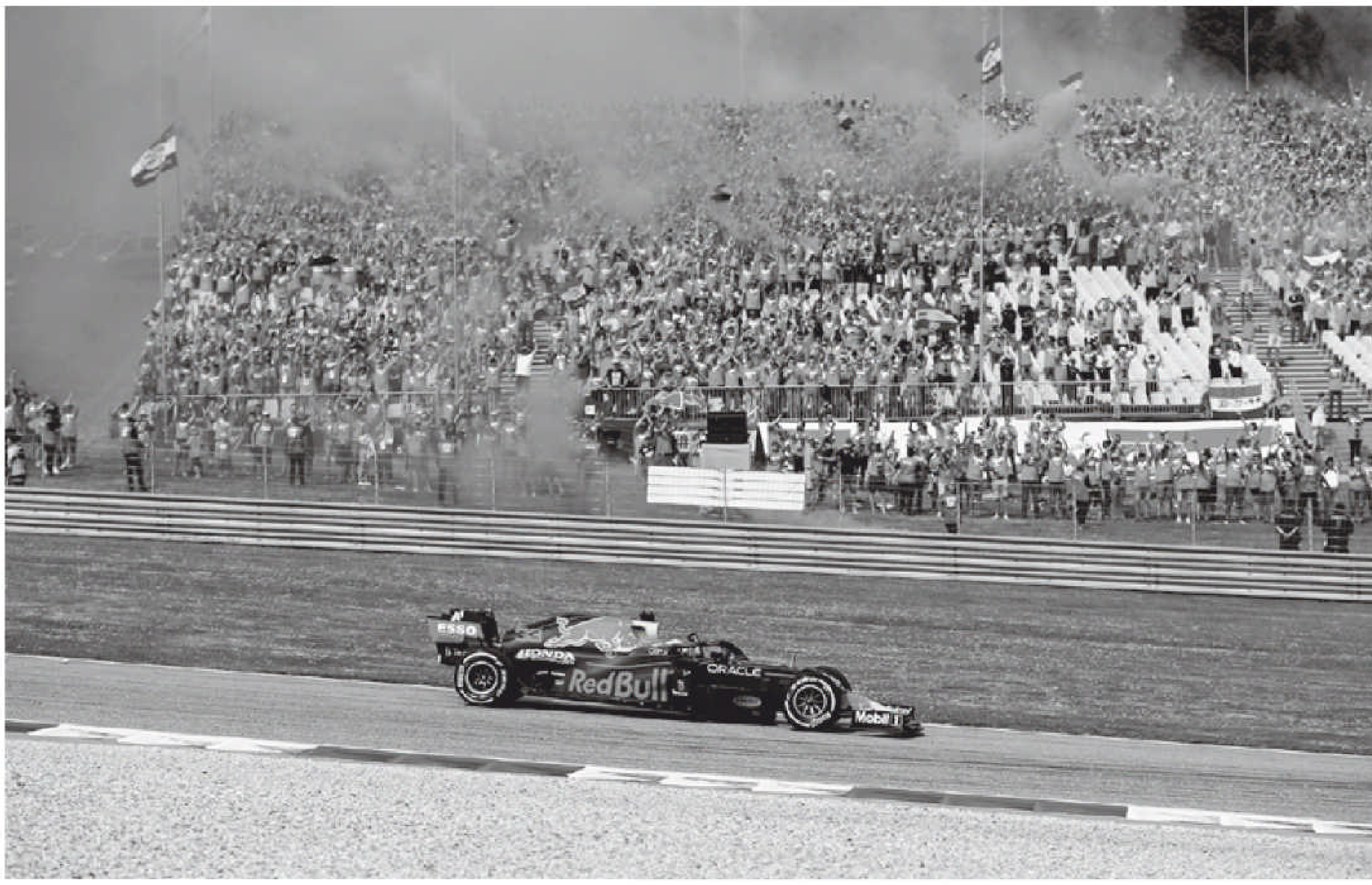
オーストリア2連戦の主役はフェルスタッペン＆ノリス

ダブル・オレンジの祝祭

今シーズン前半のF1でのベストドライバーは？　と問われたら、まずマックス・フェルスタッペン、そしてランド・ノリスと、多くの人が答えるのではないだろうか。

　ノリスはデビュー2年目の昨年、急激に成長した印象だ。1年目の2019年は予選こそチームメイトのカルロス・サインツに劣らぬ速さを最初から見せていたが、レースではミスも目立ち、全21戦中リタイア4回。グリッドと同じかそれ以上の順位でチェッカーを受けたレースは7戦しかなかった。それが昨年は17戦中リタイア1回、3位表彰台を含む入賞13回。11戦でグリッドと同じかそれ以上の順位でチェッカーを受けている。

　そして今季のノリスは、9戦すべてでポイントを獲得している唯一のドライバーである。スタート順位と同じかそれ以上のチェッカーは9戦中8回と、レース巧者ぶりはさらに増している。



26大会ぶりに観客数の制限が撤廃され、3日間でのべ13万人もの観客がレッドブルリンクに押し寄せた。際立っていたのがオレンジ色のフェルスタッペンのファンだが、フェルスタッペンの連勝はもちろん、オレンジつながりのノリスへも惜しみない祝福を送っていた。

ハミルトンは29周目にマシンにダメージを負ってしまい、ダウンフォースが低下し1周で0.6秒を失ったが4位。最終周にはライコネンとベッテルの接触があり、ライコネンは20秒加算ペナルティを受けた。

オーストリアGPではセルジオ・ペレスを押し出したとして理不尽な5秒ペナルティを受けたが、それでも今季3回目の3位表彰台を獲得し、ドライバーズ選手権ではバルテリ・ボッタスをしのぐ暫定4位につけている。レース中の冷静さ、ミスの少なさ、事故の少なさは、デビュー3年目、21歳のドライバーとしては驚異的というほかない。

　フェルスタッペンに関しては、その才能に見合ったマシンパッケージをようやく手に入れたというべきだろう。とはいえ開幕4戦までは、まだレッドブル・ホンダとメルセデスの総合力は拮抗していて、フェルスタッペンは1勝しかできなかった（残り3戦はいずれも2位だった）。それが第5戦モナコ以降は、コース特性もコンディションも異なる5戦で4勝を挙げた。アゼルバイジャンのタイヤバーストがなければ、レッドブル・ホンダの5連勝はすべてフェルスタッペンが達成していたはずだった。

　とくにレッドブルリンクでの直近2連戦は、もはや戦略のうまさやルイス・ハミルトンひとりの踏ん張りだけでは挽回できないほどに、彼我の実力差は広がったように見える。ポール・トゥ・ウインに最速ラップのオマケまでつけてオーストリアGP完全優勝を果たしたフェルスタッペンはチェッカー直後、「どのタイヤでも速かった。先週よりもっと良くなっているし、現実離れした強さだ」と、マシンパッケージを激賞した。

　メルセデスは次戦イギリスGPで、今季の最終アップデートを投入する予定だ。それでもフェルスタッペンが連勝を重ねれば、それがハミルトンへのとどめの一撃になるかもしれない。

Rd.9 オーストリアGP リザルト

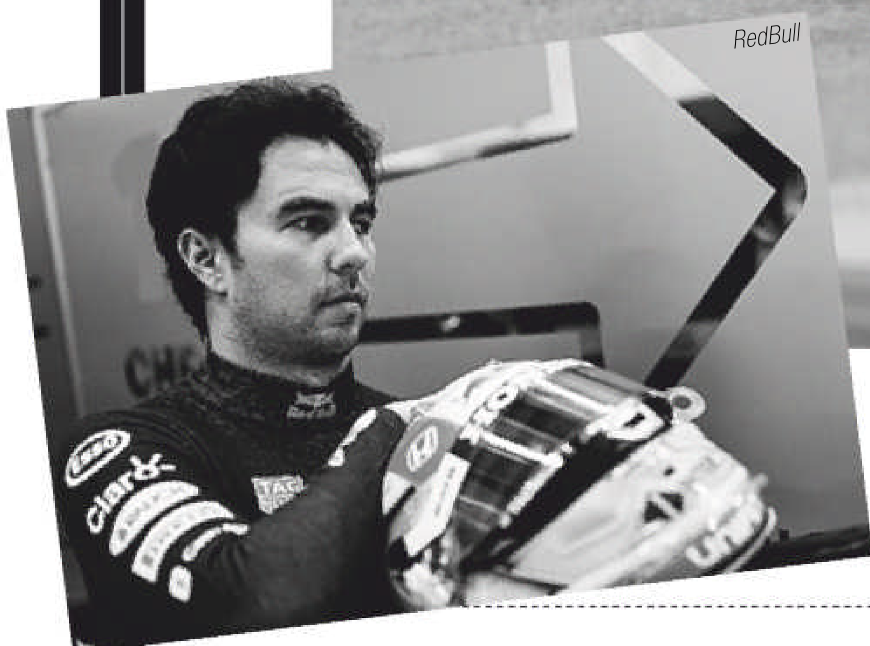
●7月4日(日)決勝　●4.318km×71周=306.452km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	70	1
2	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	70	5
3	4	L.ノリス	マクラーレン／メルセデス	70	2
4	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	70	4
5	55	C.サインツ	フェラーリ／フェラーリ	70	10(11)
6	11	S.ペレス	レッドブル／ホンダ	70	3
7	3	D.リカルド	マクラーレン／メルセデス	70	13
8	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	70	12
9	10	P.ガスリー	アルファタウリ／ホンダ	70	6
10	14	F.アロンソ	アルピーヌ／ルノー	70	14
11	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	70	8(9)
12	22	角田裕毅	アルファタウリ／ホンダ	70	7
13	18	L.ストロール	アストンマーティン／メルセデス	70	9(10)
14	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	70	15
15	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	70	16
16	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ／メルセデス	70	18
17	5	S.ベッテル	アストンマーティン／メルセデス	69	11(8)
18	47	M.シューマッハー	ハース／フェラーリ	69	19
19	9	N.マゼピン	ハース／フェラーリ	69	20
	31	E.オコン	アルピーヌ／ルノー	0	17

LAT



RedBull



元来の攻めのドライビングが戻りつつあるペレスだが「ルクレールのレースに影響を与えてしまった自分自身に満足していない」と話し、アグレッシブさが目立った過去と比べるとたしかな成長が感じられる。

ペレス、2度のペナルティはいい兆し？

戻ってきた『負けん気』

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata） Photo：LAT／RedBull

「ペレス、大暴れ」——第9戦決勝レースでのセルジオ・ペレスの走りをひとことで表せば、こうなるだろうか。

予選ではメルセデス2台をしのいで3番グリッドを獲得したものの、格落ちのはずのマクラーレンのランド・ノリスにコンマ2秒以上の大差をつけられた。決勝ではスタート直後から積極的に仕かけたが、ターン4立ち上がりで押し出され、10番手まで後退した。

レースの中盤には8番手まで順位を上げたが、そこからシャルル・ルクレールの猛追を受けた。何とかしのいだが、接触や押し出しで二度の5秒ペナルティを受けてしまう。終盤にはカルロス・サインツを1秒以内に捕らえたがおよばず、5位入賞が精一杯だった。

そんな出入りの激しいレース展開を「ペレスらしくない」と感じた人も多かったかもしれない。たしかにペレスというドライバーは、「後方グリッドからでも、冷静な走りと絶妙のタイヤコントロールで上位を射止める」というイメージがある。典型的なのが２０１２年ザウバー時代の3回の表彰台で、いずれも9、15、12番グリッドから成し遂げたものだった。

さらに昨年までの10年間というＦ１キャリアにおいて、シーズン全戦完走を二度達成し（完走扱いも含む）、資金難に苦しむフォース・インディアで、メルセデスらトップ3強以外のドライバーで唯一１００ポイント以上を獲得（16、17年）、表彰台に上がったのもペレスだけだった（18年）。レース結果がすべてのこの世界で、レッドブルがペレスを抜擢したのは当然の判断だった。

しかし忘れてならないのは、ペレスは決して守勢一方のドライバーではないということだ。最後尾に近いグリッドから何度も入賞を果たしたのは、タイヤをうまくもたせつつ、果敢なアタックで順位を上げていったからだった。第9戦での『大暴れ』は、そのころのドライビングが戻ってきたことに加え、独特な挙動のＲＢ16Ｂを、ようやく自分のイメージに近いところで操れるようになってきたから、と考えることもできるのではないか。

今季ここまでの彼のマシンセッティングは、基本的にフェルスタッペンのコピーだった。しかしレッドブルリンクの2連戦後、「自分の方法を試し始めている」という。2連戦の結果は「ボロボロだった」と述懐するが、本来の彼らしさがよみがえりつつあるのはたしかだろう。

BRITISH GP

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：LAT／MERCEDES

LAT



賛否の接触からラスト2周でハミルトンが勝利奪還
ブリティッシュ・スプリンター

オーストリアGPでメルセデスはレッドブル・ホンダに5連勝を許した。ハミルトンが最後に勝ったのは5月上旬のスペインGPで2カ月以上の未勝利は、2014年の現行パワーユニット導入以来初めての、屈辱的経験だった。

すでにファクトリーは来季のマシン開発に100％シフトし、イギリスGPが実質的に最後の大幅アップデートになる。これで勝てなければ後半戦も劣勢挽回は期待できない。テスト嫌いのハミルトンが、グランプリ初日の午前中までファクトリーにこもってシミュレータに乗り続けたのも、そんな強い危機感の現れだったのだろう。

そんな週末に、スプリント予選が史上初めて実施された。初日午後に予選を行ない、その順位をもとに二日目午後にスプリント予選という名の17周レースを戦う。そこでグリッド順が決まり、日曜日に決勝が始まる。F1人気のテコ入れを狙い、初日から本気で走らせるための策だった。

折しもワクチン接種率が全人口の6割を超えたイギリスは、スポーツイベントの入場制限をほぼ全面解除。グランドスタンドは初日から埋まり、決勝レースには14万人以上の大観衆が詰めかけた。

当初ハミルトンは「早すぎる」と疑問を呈していたが、金曜の予選でフェルスタッペンを0・075秒差で制し大歓声を浴びたことで、そんな気持ちは吹っ飛んだに違いない。初代スピードキングの称号を得て「ファンからエネルギーをもらった」とシルバーストンに戻った熱気を素直に喜んだ。

土曜のスプリント予選はフェルスタッペンに先行され2位に終わった。しかし決勝ではスタート直後からフェルスタッペンよりも自在にマシンを操っていた。そして時速300km近い超高速コプスコーナーで接触。弾き出されたフェルスタッペンはタイヤバリアに激突してリタイア、ハミルトンは10秒ペナルティを科された。

ハミルトンは当初、「10秒はレース後に加算される」と思い込んでいた。そのためピットインでの10秒は、「絶望的に長く感じた」という。これで2番手から5番手に後退するが、ランド・ノリスとバルテリ・ボッタスを次々にかわし、首位シャルル・ルクレールを追う。

「追いつけるか、追いつけても抜けるか、最後まで確信がなかった」ハミルトンだったが、フェルスタッペンと同じコプスでルクレールを抜き去り、そのままチェッカー。ひたすら勝利を求める王者の貪欲さが、強烈に刻みつけられた一戦だった。



F1での優勝数を99回に伸ばしたハミルトン。昨年は第10戦までで6勝したが、今季の勝利ペースはやや鈍化して4勝目。記録をどこまで伸ばせるか。接触についてルクレールやアロンソらは、判断は容易ではないが「レーシングインシデント」との見解を示した。

MERCEDES

スプリント予選に苦戦し16番手からスタートした角田は、「タイヤマネジメントにフォーカスした」という戦略が奏功し10位。ホンダPU勢で唯一ポイントを獲得した。逆にスプリント予選を味方につけたアロンソは7位。

Rd.10 イギリスGP リザルト

●7月18日（日）決勝　●5.819km×52周=306.198km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	52	2
2	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	52	4
3	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	52	3
4	4	L.ノリス	マクラーレン／メルセデス	52	5
5	3	D.リカルド	マクラーレン／メルセデス	52	6
6	55	C.サインツ	フェラーリ／フェラーリ	52	10(11)
7	14	F.アロンソ	アルピーヌ／ルノー	52	7
8	18	L.ストロール	アストンマーティン／メルセデス	52	14
9	31	E.オコン	アルピーヌ／ルノー	52	9(10)
10	22	角田裕毅	アルファタウリ／ホンダ	52	16
11	10	P.ガスリー	アルファタウリ／ホンダ	52	11(12)
12	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	51	12(9)
13	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	51	15
14	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ／メルセデス	51	17
15	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	51	13
16	11	S.ペレス	レッドブル／ホンダ	51	20
17	9	N.マゼピン	ハース／フェラーリ	51	19
18	47	M.シューマッハー	ハース／フェラーリ	51	18
	5	S.ベッテル	アストンマーティン／メルセデス	40	8
	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	0	1

0周リタイアの考察

51Gものクラッシュでノーポイントに終わったフェルスタッペン

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata） Photo：RedBull

タイトル争いをリードするマックス・フェルスタッペンが、スタート直後にルイス・ハミルトンと絡んで0周リタイアを喫した。対するハミルトンはしぶとく勝ち残り、28ポイントだった両者の差は、一気に8に縮まった。

さらにセルジオ・ペレスも入賞を逃し、44あったレッドブルとメルセデスの点差はわずか4点に。レッドブル陣営にとっては、甚大なダメージになった。

ポールのフェルスタッペンがハミルトンを引き離せなかったことについてホンダの山本雅史マネージングディレクターは、「まず前提としてマックスのスタートがスプリント予選ほど良くなく、追うハミルトンのほうがはるかに余裕があった」ことを挙げる。

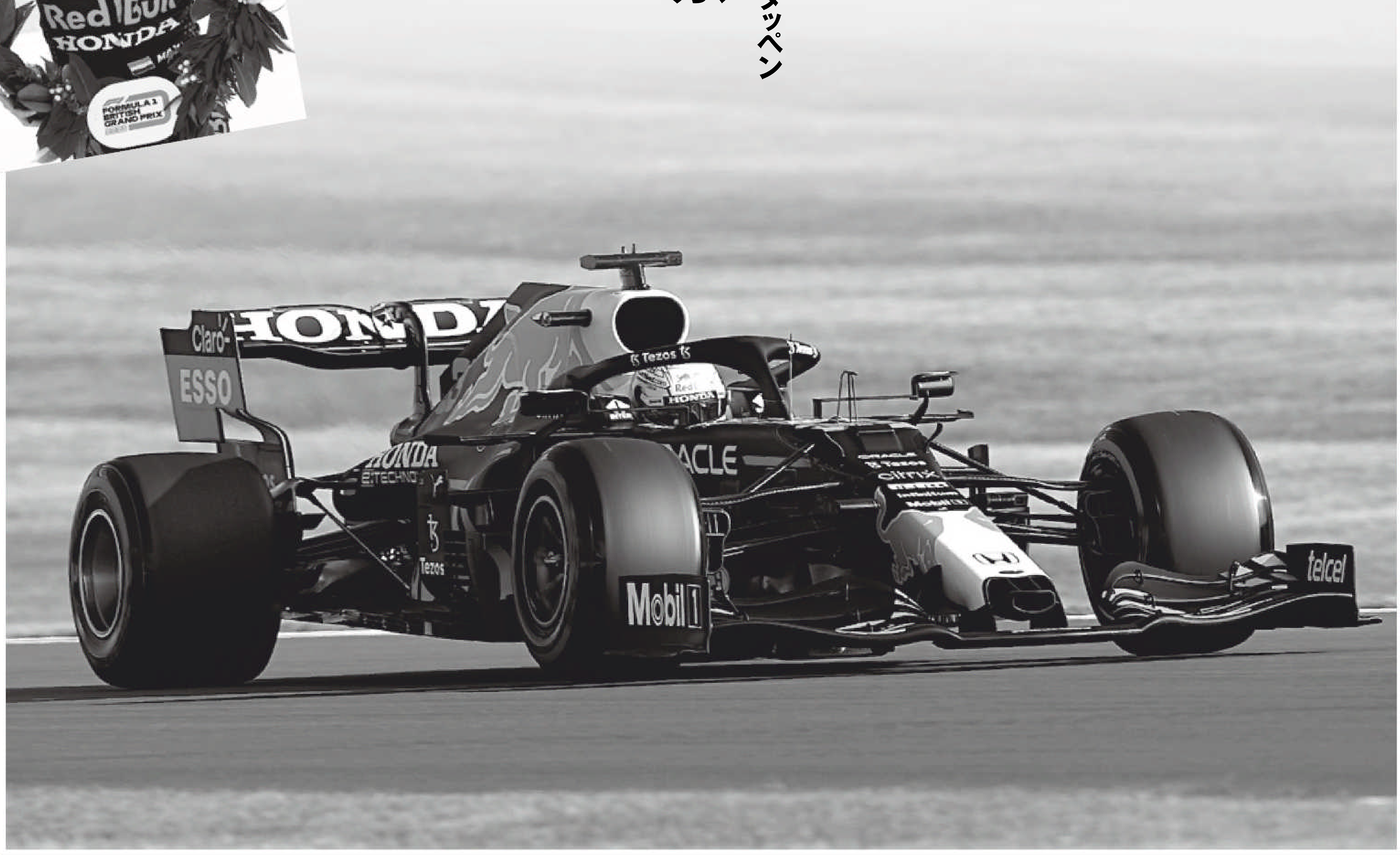
マシンセッティングも、両者は対照的だった。「（事故現場の）ターン9までは両者拮抗というか、ハミルトンのほうが速かった。しかしそこさえ越えれば、セクター2からはレッドブル・ホンダに速さがあった」。

実際にはセクター2はその前のターン6、7の中速複合コーナーから始まっているが、いずれにしても前日のスプリント予選ではセクター1最速はハミルトン、セクター2、3はフェルスタッペンだった。しかもセクター1の両者のタイム差は、ほぼコンマ3秒と非常に大きかった。スタートダッシュで引き離せていればまだしも、それができなかった時点でフェルスタッペンは打つ手なしだったといえる。ただし山本MDの言うように、ターン9まで首位をキープできれば、そこから引き離すことは可能だっただろう。ハミルトンもそれを承知していたからこそ、勝負に出たのではなかったか。

フェルスタッペンは、0周リタイアが多いイメージが強い。実際に過去１２９戦の戦績を見ると、0周目でのリタイアは6回。いずれも他車との接触やクラッシュだ。一方で同じ１２９戦目までのハミルトンは2回しかない。マシンやチーム力が違うから単純比較はできないが、それにしてもフェルスタッペンは多い。ちなみにリタイア数自体は、フェルスタッペン25回に対しハミルトン19回と、それほど顕著な違いはない。

今季のフェルスタッペンは9戦中8戦で1、2位表彰台、唯一タイヤバーストを喫したバクーでも首位を独走しており、抜群の安定性を見せていた。それだけに今回の0周リタイアは、非がどちらにあるにせよ、じつに悔やまれる。





政府とファンが結実させた
最高潮の新生グランプリ

大成功からのスタート

Text : 今宮雅子（Masako Imamiya ／ IRIS）
Photo : ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）

政府によるイベントリサーチプログラム（ＥＲＰ）の対象として、観客動員数の制限なく開催されたイギリスＧＰでは、この瞬間を待ち焦がれてきたファンの多くが金曜日からサーキットに集まった。

ワクチン接種が進んでいるイギリスだから可能なＥＲＰ。ただしワクチンも検査も１００％の感染予防を保証するものではない。リスクがあることを了解した上で、そのリスクを実証的に分析するプログラムなのだ。



マシンが走り始めると、観客スタンドから発せられた大きなエネルギーはテレビ映像からもしっかり伝わってきた。まるで、トンネルの出口に向かって加速しようと、観客全員が全力を注いでいるように——それくらい、モータースポーツへの愛は深い。Ｆ１が“産業”として成り立つ唯一の国でもある。

週末の新たなフォーマットも、ファンの気持ちを後押しした。金曜の予選、土曜のスプリント予選、日曜のレースと、毎日“正式な順位”が決まるフォーマットは観戦の見どころを増やす目的で考え出されたもので、その試みが大成功であることはファンの歓声が示していた。

１００㎞（シルバーストンの場合は17周）のスプリント予選は、金曜の予選によるグリッドでスタートする。トップ10のドライバーもタイヤの選択は自由。タイヤ交換の義務はなく、チームによる作戦が介入する余地も小さく、

大観衆のイギリスGPを実現させたのはイギリス政府・国民の力だけではなく、昨年から培われてきたF1組織の徹底した感染防止対策の存在も大きかった。F1公式サイトでは7月25日から後半戦の観戦チケット販売の案内が始まっており、F1は“通常運転”に戻りつつあるようだ。

ドライバーには、セーブするより思い切りアタックすることが求められる。多くのドライバーが〝エキサイティングで楽しい〟と歓迎したゆえんだ。

　フロントタイヤへの負荷が大きなシルバーストンでは、20人中16人のドライバーがミディアムタイヤを選択した。ソフトタイヤでスタートしたのはフェルナンド・アロンソ、エステバン・オコン、キミ・ライコネン、バルテリ・ボッタスの4人。スプリント予選を盛り上げた主役はアロンソで、11番グリッドからスタートを決め、タイヤのグリップを活かしてイン側に開けたスペースを巧みに抜け、1周目のコプスまでに6つもポジションを上げた。中盤以降はマクラーレン勢を抑え込むことができなかったが、7位でゴールして4ポジションアップ。オコンも13番手から10番手へ、ライコネンは17番手から13番手へと前進し、ソフト作戦を成功させた。

「フェルナンドのタイヤが最後までもつとは思わなかった」というセバスチャン・ベッテルも、ミディアムタイヤで10番手からスタートし、アロンソの真後ろ、8番手でゴールした。

　アロンソ、ベッテル、ライコネンというベテラン勢の活躍が興味深い。2009年までの〝給油時代〟を経験した彼らが、軽いマシンでのスタート直後の戦い方を熟知しているからかもしれない。

FP1が果たす役割

金曜の予選でQ3に進出したドライバーのなかではバルテリ・ボッタスがソフトを選択したが、彼の場合はユーズドタイヤである。予選ではソフトの使用が義務付けられるため、Q2で予選を終え、手元に新品のソフトを残したドライバーのほうが、スプリント予選でソフトに賭ける〝旨味〟が大きくなるのだ。シルバーストンのようなコースでは3周ユーズドと新品の差は大きい。

　レース形式で行なわれるスプリント予選では、レースに向かってより〝現実的〟なデータを収集することも可能だ。ミディアムの第1スティントでメルセデスに迫られることなく首位を走ったシャルル・ルクレールは、スプリント予選の経験をフルに活かしてドライビングしていた。

　ただしチームにとっては、金曜のFP1だけで予選、スプリント予選、レースを見越したセットアップを決定しなくてはならないのが難点。金曜の予選以降はパルクフェルメルールが適用されるため、土曜のFP2で改善方法を見出してもマシンのセットアップを変更することができず、FP1の一時間だけですべてをこなすのは、小さなチームほど負担が大きくなる。

　今シーズン3戦で予定されているスプリント予選（2戦目はイタリアGP、3戦目は未定）はトライアルであり、来シーズン以降も採用される場合にはルールを改善し、よりシェイプアップした形式で実施されるはずだ。

　たとえば、予選専用の特殊なデバイスを禁止しつつパルクフェルメは土曜



F1愛にあふれた観客を盛り上げた初の試み——ファン・ファーストを目指し試行錯誤が始まる

のスプリント予選以降とすれば、金曜のFP1と予選はより純粋に1周の速さを探求するセッションになる。レースを中心に考えるのは土曜のFP2以降で、スプリント予選は100kmで完結すると同時に、レースの第1スティントの意味合いを持つことになる。

　03年から施行されている現行のパルクフェルメルールは、コスト増大に歯止めをかけ、予選用エンジンの使用を不可能にし、ルールの隙をついたマシン変更を抑え込む意味を持っていた。しかしチーム予算の上限が決められ、パワーユニットの年間使用基数が3台に固定された今日では、その意味は薄れている。作業を行なう要素もそのための人員もそろっているのに、走行初日の夕方からマシンを触れることができない状況は歯がゆすぎる。パルクフェルメは土曜のスプリント予選以降としても、FIAの車検による公正さは充分に保たれるはずだ。

　また、レースでのタイヤ選択が自由になったことによって、今回はピットスタートのセルジオ・ペレス以外の全員がミディアムを選んだ。作戦のバリエーションはスティントの長さのみになり、オーバーテイクの難しいシルバーストンではあちこちでDRSトレインが発生した。22年型マシンのオーバーテイクのチャンスを考慮に入れつつ、これも再考の余地がある課題だ。

　今回は、初めての試みという点もファンの盛り上がりに貢献したが、この先、スプリント予選のフォーマットが習慣化しても、各チームの作戦が定番化してしまうことは避けなくてはならない。そしてもっとも大切なのは、ファンの気持ちを考えるならこれ以上ルールを複雑化しないことだ。

ロード／ストリート戦に見るタイヤ戦略のトレンド

最後は「黒」で勝負?

Text：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo：松本浩明（Hiroaki Matsumoto）

今季のインディカーの常設ロードコースとストリートコースでは、各車のタイヤストラテジーの違いがリザルト面で大きな違いを生んでいるケースがよく見られている。タイヤは２種類で、おおまかにハードとソフト。ソフトはグリップが高いぶん、耐久性は低い。ソフトはサイドウォールが赤くされ、「レッドタイヤ」と呼ばれる。メインで使われる硬めのほうは「ブラックタイヤ」。１回のレースウイークで１台あたりレッドは４セットが供給される。

最近は実力の拮抗ぶりが凄まじく、予選では第１セグメント（Q1に相当）からレッド投入がマストになっている。ブラックだけで第１セグメントをクリアし、予選ファイナル（Q3に相当）用に新品レッドを１セット温存という作戦はほぼ使えなくなった。レッドの経験が浅いルーキーなどは第１セグメントの走り出しからレッドを装着、２セット目も投入し、第２セグメント（Q2に相当）進出を狙うこともある。

もちろん、ハードとソフトの差は一定ではない。予選ではレッドが優位のケースがほぼ100%。だが、第１、第２セグメントで一度使ったレッドで争われる予選ファイナルでは、新品ブラックのほうが、グリップが高くなる場合もまれにある。今年の第９戦ロードアメリカでは、新品ブラックを履いたジョセフ・ニューガーデンがレッドのグリップ不足に悩むライバル勢を尻目にポールポジションを獲った。

決勝レースでも、レッドとブラックの差が大きくなるときと、そうでないときがある。開幕戦バーバーでは、決勝スタートタイヤにレッドを選び、第２、第３スティントはブラックというのがマジョリティだった。しかし、同じ常設ロードコースでも、第３戦インディアナポリス（IMS）ではレッドのパフォーマンスが高かった。勝者のリナス・ヴィーケイはブラックでスタートし、早めのピットインでフレッシュレッドに交換すると、ゴールまでの３スティントをレッドで走行。レッドを全部、レースで使って勝つケースは珍しい。彼の所属するエド・カーペンター・レーシングは、そのときにパフォーマンスが良くないと思われるほうのタイヤをスタートで履き、そのスティントを思い切って短くする作戦を採ることもよくあり、それが機能した。

常設ロード３戦目のロードアメリカでは、トップ３全員が赤 - 黒 - 黒 - 黒。優勝目前で失速したニューガーデンも同様だ。ロード４戦目のミド - オハイオでは赤 - 黒 - 黒が勝ちパターンとなっていた。チャンスを作り出すために、あえてライバル勢とは異なる作戦を採るチームも出てくる。ミド - オハイオでは、予選４番手のウィル・パワーが上位で唯一、ブラックでスタート。第２スティント以降の優位性アップを狙いにいった（が、接触から自分だけスピン）。レース終盤のベストタイヤはブラック。だが、後方スタート組がレッド２セット使用で浮上してきてもいた。パト・オーワードは予選20番手から８位。佐藤琢磨も同19番手から10位。路面にラバーが乗ってくることで、レース終盤にレッドの摩耗スピードが鈍る場合も出てくる。予選を第１セグメントで終えた面々はフレッシュレッドを２セット携えて決勝に臨める。これが有利に働くこともあるわけだ。

次戦はストリートのナッシュビル。第２戦セントピーターズバーグ上位３人のタイヤ投入の順番を見ていくと、優勝のコルトン・ハータは赤 - 黒 - 黒、２位のニューガーデンは黒 - 黒 - 赤、３位のシモン・パジェノーは赤 - 黒 - 赤と三者三様。一方、ダブルヘッダーだったデトロイトでは、レッドでスタートし、そのスティントをなるべく短くしてブラックをメインに戦うというのがセオリーと化していた。しかし、レース２ではニューガーデンが黒 - 黒として、最後にレッドを投入。ラバーの乗った路面でブラックに匹敵する耐久性の発揮を見込んだが、裏目に。ブラック装着のハータ、オーワードに、ゴールを前に攻略された。

今季３戦あったストリートでの内容見ると、ナッシュビルで速そうなのはハータ、ニューガーデン、オーワード、ヴィーケイ、パワー、スコット・ディクソンあたりか。琢磨は我慢のレースが続いているが、ストリートでの実績は充分。巻き返しに期待したい。





（右）ライバル勢とは違うタイヤ戦略とする傾向が強いのはニューガーデン。ピットで指揮を採るティム・シンドリックの意向が強く反映されてのものだ。以前にコンビを組んでいたパワーが彼を“ギャンブラー”と評したこともある。ただ、ロードアメリカではタイヤ戦略で失敗。ミド - オハイオでは最終スティントをブラックとして、２号車は今季初優勝を挙げた。（上）ミド - オハイオではマーカス・エリクソンが２位。彼も最終スティントはブラック。ラストピット後、トップのニューガーデンからは一時６秒以上離れていたが、最後は１秒以内に迫った。（AA/as）



NASCARトラックシリーズ、HREが今季初優勝

4年連続プレイオフ進出
タイトル奪還へ向けて優位に

Text : auto sport　Photo : HRE

Knoxville Raceway（アイオワ州）は0.5マイルのショートオーバル。もともと1800年代後半に競馬場として建設され、現在のレーシングストックカーのコースへと進化。アメリカでは「スプリントカーの首都」として広く認知されている。

米NASCARのトップ３カテゴリーのひとつであるトラックシリーズにおいて、2018年シーズンに日本人として初めてシリーズチャンピオンチームのオーナーとなった服部茂章氏率いるHRE（Hattori Racing Enterprises）の16号車オースティン・ヒルが、レギュラーシーズン残り２戦のうちの１戦目、第14戦ノックスビル（ダートオーバル）で今季初優勝。HREはすでに前戦ポコノで４シーズン連続となるプレイオフ進出を決めていたが、この優勝でプレイオフでの大きなアドバンテージを手にすることに成功した。

今季のHREとヒルは、第３戦ラスベガス３位、第４戦アトランタ２位、第７戦カンザス３位と、得意の1.5マイルオーバルでトップ争いに加わるものの勝ち切るまでには至らず、第８戦以降は優勝を窺いながらポイントを堅く獲りにいくという我慢の戦いが続いていた。トラックシリーズもレギュラーシーズンで優勝すれば、自動的にプレイオフ第１ラウンドへの進出が確定する。

「今季は各チームのレベルアップが著しく、勝てる可能性の高いドライバーが一気に増えました。NASCARではデータロガーが使えず、クルマの状態については８割くらいがドライバーからのフィードバックに頼ることになるのですが、それゆえパフォーマンスやリザルトにおいてドライバーのウエイトが大きい。去年までカップ戦を走っていたドライバーの投入などもありました。そうなると、獲りこぼしがいっそう響いてきます。早く勝ってプレイオフ進出を確定させたい気持ちはやまやまでしたが、自分たちのシリーズ全体を考え、ポイントを獲りにいくことを優先していました」（服部氏）。この戦略が奏功。プレイオフ進出圏内上位をキープしたままシーズンを進め、今季は優勝者が少なったことにより、第13戦ポコノ終了時点でプレイオフ進出を決めた。

ノックスビルでは小さいころからダートオーバルで走ってきた選手が優位とされており、ダート育ちではないヒルは優勝候補に挙がっていなかった。しかし、残り５周となった段階で２番手に浮上。その後、３度目のオーバータイム（OT＝延長戦）からのリスタートでトップに立つと、４度目のOTでも逃げ切り、トップチェッカーを受けた。同じプレイオフ進出でも、レギュラーシーズン優勝を経てのものには非常に大きな意味がある。

「レギュラーシーズン優勝者は同じスタートラインからプレイオフに入ります。一方、レギュラーシーズン未勝利の者はそこから大きく下がったところからプレイオフに入る。ポイント的に大きなビハインドがあるんです。優勝者は次のプレイオフに進むチャンスが大きくなります」（服部氏）

トラックシリーズのプレイオフは、第１ラウンドの「Round of 10」（３戦）で10人から上位８人に絞られ、第２ラウンド「Round of 8」（３戦）で８人から上位４人に。第１ラウンド、第２ラウンドとも、３戦のうち１戦で優勝すれば自動的に次のステージへの進出が確定。ファイナルラウンド「Championship 4」においてその４人のなかで先着した者がシリーズチャンピオンとなる。

「19年にオースティンを迎えました。ただ、19年、20年はプレイオフ最終ラウンドのひとつ手前で敗退しています。とくに19年は１ポイント差で最終ラウンドに進めなかったという悔しい内容でした。第１ラウンドはどちらかというと苦手なショートオーバルが続きますが、タイトル奪還を期して万全の準備で臨みます」（服部氏）



「正直なところ、ノックスビルでの優勝の可能性は高く見積もっていはいませんでした。でも、オースティン自身、経験の少ないダートオーバルで勝てたことで自信をつけたはずです。プレイオフ第１ラウンドのショートオーバルでもやってくれるでしょう」（服部氏）

F1

LAT



ハミルトンへの人種差別的批判に反応

FIA、F1、メルセデスが共同で差別を「非難」

Text : autosport web ／ AKARAG

ハミルトンは2007年に黒人のドライバーとしては初めてF1にデビュー。ドライバーとしてF1を牽引するかたわら、現在はモータースポーツ界での黒人の地位向上を目指す活動も展開している。

FIA、F1およびメルセデスAMGペトロナス・フォーミュラワン・チームは7月19日、共同声明を発表。F1第10戦イギリスGP後にルイス・ハミルトンに向けられたソーシャルメディア上における人種差別的発言を「可能な限り強い言葉によって」非難している。

18日に行なわれたイギリスGP決勝レースのオープニングラップにおいて、ハミルトンはレッドブルのマックス・フェルスタッペンと接触。これによりフェルスタッペンがリタイアに追い込まれた。スチュワードはハミルトンが衝突を引き起こしたとみなし、10秒のタイムペナルティを科したが、7度の世界王者はその不利を跳ね除け、母国でのグランプリでF1通算99勝目を飾った。一方、クラッシュにより50G以上もの衝撃を受けながら、幸い大きな怪我を免れたフェルスタッペンは自身のツイッターを更新。レース後に勝利を喜ぶハミルトンの様子について「無礼でスポーツマンらしくない」と指摘したのだ。

選手権を争うメルセデス、レッドブルの両陣営はそれぞれのドライバーを擁護したが、パドックではこのクラッシュについて激しく議論がかわされた。また、ソーシャルメディア上でも論争が勃発し、扇動的な批判の波が両ドライバーに直接向けられた。とくにハミルトンに対するコメントは人種差別的で、悪質な言葉や中傷、猿の絵文字などがあふれていた。

この状況を受けて、FIA、F1およびメルセデスは19日の朝、ハミルトンに向けられた差別的な中傷を批判する共同声明を発表することになった。

「イギリスGPのレース中、またレース後に、ハミルトンはレース中の衝突について、ソーシャルメディア上で複数の人種差別的行為にさらされた。F1、FIAおよびメルセデスAMGペトロナス・フォーミュラワン・チームは、この行為を可能な限り強い言葉で非難する。我々のスポーツのなかにこうしたことを行なう人々の居場所はない。これらの人物の行動は責任を問われるべきであると強く求める。F1、FIA、ドライバーおよび各チームは、さらに多様性のある包括的なスポーツを築き上げることに取り組んでいる。このような容認できないインターネット上の暴言の事実は、注目され、排除されなければならない」

また、レッドブル・レーシングも同日にハミルトンに向けられた悪意ある言葉を非難し、チームは人種差別に対して団結していると主張している。

「我々はコース上では激しいライバル関係にあるかもしれないが、人種差別に対しては我々全員が団結している」とチームは発信。「我々のチーム、ライバル、ファンに向けられる、あらゆる人種差別的発言を非難する。昨日マックスと衝突した後にソーシャルメディア上でルイスに対し発せられた人種差別的言動を目撃したことには、嫌悪感と悲しみを覚える。この件についてはどんな言い訳も通用しない。このような発言が我々のスポーツに入り込む隙はない。発言者は責任を問われるべきである」。

Photo：LAT／Sutton／Formula E

F2

F2第4戦イギリスは全戦ドライでのレースに
純粋にパフォーマンス競う フィーチャーレースで周が優勝

Text：autosport web



Sutton

アルピーヌ育成ドライバーである周は、ふたつのスプリントレースでは無得点に終わったが、フィーチャーレースで優勝。第４戦終了時点でランキング２位につけている。

7月16〜18日、FIA F2の第４戦イギリスがシルバーストンで開催された。

16日の予選でトップタイムを記録し、フィーチャーレースのポールポジションを得たのはプレマのオスカー・ピアストリ。２番手にユニ・ヴィルトゥオーシの周冠宇、３番手にはMPモータースポーツのリシャード・フェルショールがつけた。

翌17日はスプリントレース１、２が開催。予選トップ10にリバースグリッドが適用されるレース１では、ARTグランプリのクリスチャン・ルンガーがポールシッターとなった。21周で争われるレース１は快晴の下でスタートが切られると、４番グリッドについたプレマのロバート・シュワルツマンがロケットスタートを決め、一気にトップに浮上した。その一方で中団以降では接触が相次ぎ、１周目からセーフティカー（SC）が出動する事態に。その後もクラッシュなどでSCが導入される荒れた展開となるも、シュワルツマンがトップを守り、今季２勝目を飾った。

レース１のトップ10がリバースグリッドとなるレース２を先頭でスタートしたのはフェルショール。このレースも周回数は21。スタートではフェルショールなど上位勢がそれぞれ順位をキープするも、後方では接触が発生。レース１同様、１周目からSCが導入されるも、フェルショールは終始レースをリードし、今季初勝利を挙げた。

18日のフィーチャーレースは予選の結果がそのままグリッドに反映される。29周で争われるこのレースもドライコンディションとなった。スタート直後の１コーナーでトップに立ったのは、２番グリッドスタートの周。２番手にピアストリ、３番手にカーリンのダン・ティクトゥムが続いた。後方でも順位変動はあったが、前日の２レースで見られたようなアクシデントはなく全車オープニングラップを完了すると、淡々とレースが進行する。６周目からタイヤ交換を行なうマシンが現れ始め、トップの周は８周目を終えてタイヤを交換。周は全車がピットインを終えた段階でトップに立ち、そのまま今季３勝目を挙げた。

なお、トライデントから参戦している佐藤万璃音はスプリントレース１でマシントラブルにより18位フィニッシュ（完走扱いならず）、レース２は16位、フィーチャーレースは19位という結果で、得点はならなかった。

FE

英国人ドライバーが地元で躍動！
2016年以来のロンドン戦でデニスとリンが星を分け合う

Text：auto sport

フォーミュラE世界選手権の第12、13戦のロンドンE-Prixが７月24、25日に開催。第12戦でBMW ｉアンドレッティ・モータースポーツのジェイク・デニスが、第13戦でマヒンドラ・レーシングのアレックス・リンがそれぞれ優勝し、ロンドン２連戦をイギリス人が制した。

24日の第12戦でポールポジションを獲得したのはリン。決勝ではリンがホールショットを奪い、２番手デニスと接近戦を繰り広げるが、残り27分ほどでリンがアタックモードを起動したタイミングでデニスが首位を奪取。デニスはその後はリンを寄せつけず、トップでチェッカーを受けた。

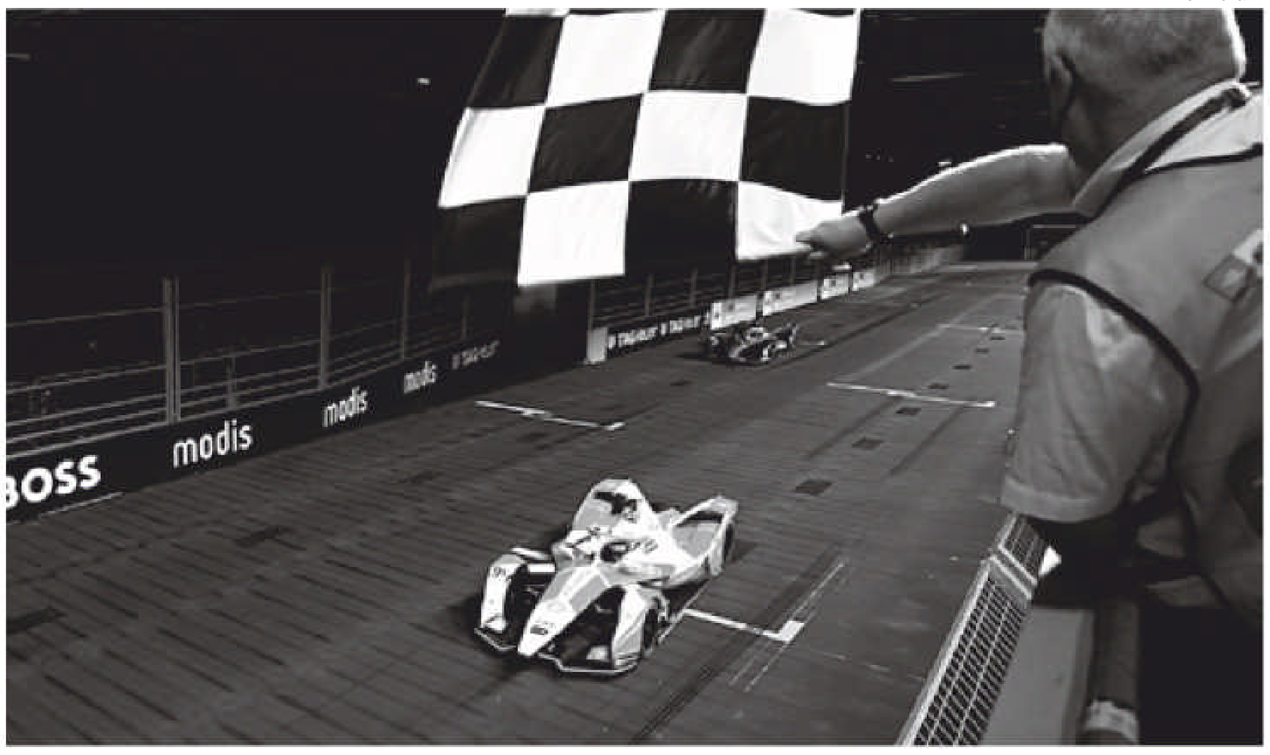
翌25日の第13戦は、序盤はポールシッターのメルセデスEQのストフェル・バンドーンがレースを引っ張る展開となったが、残り28分あまりに発生した中団でのクラッシュでセーフティカー（SC）が出動。ここでアウディスポーツ・アプト・シェフラーのルーカス・ディ・グラッシがピットレーンを通過したことでコース上のマシンをごぼう抜きし、トップに浮上した。しかし、ディ・グラッシはSC中の手順違反によりドライブスルーペナルティを課されると、これを消化しなかったため失格に。これにより、２番手まで順位を上げていたリンが優勝を飾ることになった。

Formura E



今季フォーミュラEにデビューしたデニスは第６戦バレンシアE-Prixで初優勝を飾ると、ロンドン戦で２勝目をマーク。第13戦終了時点でランキング４位につけている。

Formura E



第13戦のリンは３番グリッドスタートながら一時は５番手まで順位を下げるも、レース後半でライバルを次々と攻略。２番手まで浮上すると、ディ・グラッシの失格により初勝利を手にした。

Translation：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：XPB

トニー・ドジンズ ● Tony Dodgins
Nationality：United Kingdom

初の試みだけに問題点は多くても……

新フォーマットは継続すべき

イギリスGPで史上初めてのスプリント予選が実施された
この新たな試みには賛否両論が寄せられているが
今回の筆者は「大成功だった」と評価しているという

今年のイギリスGPは、いろいろな意味で革新的だった。18カ月に及ぶロックダウン、徹底的なソーシャルディスタンスの確保、6人以上の集会禁止を経て、シルバーストンにはものすごい数の観客が詰めかけた。

その一因として「自由にスポーツ観戦を楽しみたい」という自然な欲求があったことはいうまでもないが、彼らはもうひとつの目的を持っていたと思う。F1史上初めて導入されたスプリント予選をその目で見ることだ。その証拠が、金曜日の人手である。決勝日かと錯覚するほど多くのファンが初日に押し寄せたのは、通常なら土曜日に行なわれる予選目当てだった。

1950年にシルバーストンで初めてF1世界選手権が開催されてから、これまで1044レースが戦われてきた。そこでの基本ルールは、予選でもっとも速かった男が、ポールポジションからレースをスタートするということだった。それがこの週末、初めて違う形式が導入された。

初日だけでいえば、フリー走行は60分間のセッションが1回だけ。しかもその開始時間は午後2時30分で、予選は午後6時だった。ヨーロッパでテレビ観戦するファンにはありがたいスケジュールだと思う。仕事を終えて、家でビールを飲みながら生中継を堪能できるからだ。しかし、レース現場のスタッフ、そして私たちメディア関係者にとっては、日付が変わる前にサーキットから帰れないのは確実だった。

そんなごく個人的な文句は別にして、初のスプリント予選については賛否いろいろな意見が出た。たとえば2日目のスプリント予選に関してフェルナンド・アロンソは「もちろん本気で走るつもりだけど、日曜の決勝に比べれば、ずっとマージンを取るかな」と語っていた。

一方で金曜日に行なわれた予選は、大成功だったと言っていい。退屈することの多かったグランプリ初日が、いきなりタイトルを争うふたりのドライバーの一騎打ちとなって大いに盛り上がった。さらに、その勝負を0.075秒差でルイス・ハミルトンが制したのだから、地元ファンはいっそう喜んだ。

しかし、だからこそ、大きな問題が浮き彫りになった。ハミルトンは予選最速だったのに、ポールポジションは得られなかったのだ。通常のフォーマットであればミハエル・シューマッハーが打ち立てた同一サーキットでのポール獲得8回の大記録に並ぶはずだったのに。

そして、今年のイギリスGPでのポールポジションは、翌日に行なわれたスプリント予選という名の17周のレースを制したマックス・フェルスタッペンが獲得した。これには彼自身「レースに勝ってポール獲得だって言われるのは、ちょっと変だよね」と述懐している。

これはぜひ、次回以降に向けて見直すべき問題だ。ポールシッターとはあくまで、空タンクとフレッシュタイヤで1周を走り、極限の速さを披露したドライバーに帰すべきものだからだ。加えて言うなら、もしスプリント予選の勝者に3ポイントを与えるのなら、初日予選の最速ドライバーには4ポイントを付与するべきだろう。そして、決勝レースのグリッドは、この予選順位で決めていただきたい。

だからといってスプリント予選そのものがつまらなかったわけではない。17周の短期勝負だったゆえに、中位グリッドのアロンソ、エステバン・オコン、そしてキミ・ライコネンはソフトタイヤを履く賭けに出た。

そのなかではアロンソがもっとも目覚ましい活躍を見せた。11番グリッドから一気に5番手まで順位を上げたのだ。タイヤに厳しいシルバーストンゆえ、すぐにソフトのグリップ力は落ち、アロンソはランド・ノリスやダニエル・リカルドに抜かれていった。それでもアロンソは最終的に7位でチェッカーを受け、ほかのふたりも大きく順位を上げた。何より単調な展開が危惧されたスプリント予選を、彼らは大いに盛り上げたのである。

今後もこの新フォーマットは継続すべきか？ 私は、そう思う。観客や視聴率の増加はF1が何より欲するものであり、少なくともイギリス国内の初日視聴率は顕著に上がっていた。

スプリント予選の勝者をポールシッターと呼ぶことや、2日目のフリー走行の扱いなど、変えていくべき事項はたくさんある。あと、金曜日の夕食が深夜0時過ぎまで食べられないのも何とかしてほしい。しかしそれらを除けば、この新たな試みは大成功だったのではないか。



今号のレポーター
ルネ・デ・ブール
René de Boer
DTM、WEC、WTCRや各種耐久レースをメインに取材。スキー競技のライター業もこなすドイツ在住オランダ人ジャーナリスト。

#WirfuerdieEifel──アイフェルのために

7月中旬、ニュルブルクリンクのあるドイツのアイフェル地方が大洪水に見舞われたが
同国のモータースポーツ・コミュニティは被災者支援にすぐさま乗り出した

Translation : 神田美穂（Miho Kanda）
Photo : XPB

母国オランダのザントフールトは別として、ニュルブルクリンクはおそらく、私がもっとも頻繁に訪れているサーキットだ。ドイツのアイフェル地方にあるこの有名なコースに初めて行ったのは1994年のDTM戦だったが、それからの27年間で数え切れないほど通っている。

アイフェル地方は多くの人が休暇を楽しむ場所で、そこを訪れる理由として「サーキット」を挙げる人はじつは少ない。私だって、公式イベントのない平日にわざわざ行くこともある。ニュルブルクリンクまでドライブして、ちょうどそこにいた誰かと会えるというのも楽しみのひとつだ。ドライブするのが楽しいのはサーキットだけではない。ニュルブルクリンク周辺には、美しい田園風景を楽しめるワインディングロードがたくさんあり、その道沿いには心が和む小さな村が点在している。そのため、アール川両岸の谷間はとても人気が高い。

しかし、普段は穏やかで心地良い地域が７月中旬、大惨事に見舞われた。数日にわたってドイツ西部に低気圧が停滞し、大量の雨が降ったせいで、広範囲にわたる洪水が発生したのだ。これにより、何百もの家屋や橋が崩壊。道路は寸断され、多くの樹木がなぎ倒され、ニュルブルクリンク周辺地域だけで100人近い死者が出た（執筆時点）。

テレビの映像などを見ると、言葉が出なかった。すべてを失った人々の姿を目の当たりにし「モータースポーツなどまったく意味のないもの」とも思った。しかし、すぐさまモータースポーツ・コミュニティは社会的な側面を持っていることを示した。その地域最大の施設であるニュルブルクリンクは、あらゆる緊急サービスの拠点になったのだ。何十台もの消防車、救急車、土木機械などがパドックに集められ、いつでも必要とされる場所に出動できるようになっていた。イベント会場は、衣類や家具、食料など、被災者を支援するためにドイツ中から集まった物資を分類し、保管する場として活用された。さらに、ニュルブルクリンクにあるふたつの大きなホテルのほか、多くのリゾートアパートや民泊を行なっている一般の人々が、家を失った人々に部屋を提供している。

また、洪水発生後すぐにモータースポーツに関わる多くの人々や組織が#WirfuerdieEifel（アイフェルのために）というハッシュタグを使って、ソーシャルメディアを通じて洪水の被害にあった人々への寄付金を募るなどの支援活動を開始。「私たちにとって、ニュルブルクリンク周辺の地域はなじみ深い場所だ。いま彼らが助けを必要としているのなら、みんなで力を合わせ、いつでも、どこにでも助けに行きたいと思うのは当然だ」と、支援活動を立ち上げたドライバーのひとりであるマーロ・エンゲルは語る。レネ・ラストの考えも同じだ。「どのシリーズでニュルブルクリンクと関わりがあるかなんてどうでもいい。私たちはその地域に住む人々のことが気がかりなだけで、どんなことでもいいから、できる限り、彼らの力になりたいと思っている」。そして、寄付のための特別な銀行口座が開設された。

さらに、他の地域でもさまざまな活動が開始されている。ドイツ北部のオッシャースレーベン・サーキットでは衣類、給水キットなどを集めて、アイフェル地方に届けた。ドイツ南西部のシュツットガルト近郊に拠点を置き、GTレースなどに参戦するMRSレーシングは、衣類や食料などの支援物資を集め、トランスポーターでニュルブルクリンクに届けた。

現在の混乱した状況が落ち着き、もっとも重要なインフラが回復するには、間違いなく数カ月はかかるだろう。ただ、モータースポーツ・コミュニティが積極的に支援をしていることを知り、心が温まった。誰もがニュルブルクリンクを愛していて、そこでレースをするのを楽しみにしている。だからこそ、地域の人々が助けを必要としているときは、すぐさま手を差し伸べるために行動に出るのだ。



ニュルブルクリンク周辺は行楽地として人気が高く、週末やバカンスシーズンには多くの人がその景色やドライブの楽しさを満喫している。しかし７月中旬、街とサーキットに名前を与えたニュルブルク城の上空も分厚い雲に覆われた。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

プライベーターの健闘に問う

FIA-F4が若手ドライバーを育成するためのカテゴリーであることや、2015年から始まった日本選手権では、メーカーの育成枠から参戦した選手たちが主導権を握って活躍していることは皆さんご存じのとおり。実際、これまでチャンピオンになったのは坪井翔、宮田莉朋、角田裕毅、佐藤蓮、平良響といずれもメーカー育成枠の選手たちである。

この結果をもって、「ワークスの選手しか勝てないシリーズはおもしろくない」という声も聞こえるが、少々待っていただきたい。それはただの『言い訳』ではないだろうか。

そもそもFIA-F4にワークスチームは存在しない。FIA-F4は厳密な車両規則に則って開催されているシリーズ戦であって、エンジンを含む車両に特別な改変は加えられない。つまり、まったくのイコールコンディションレースで、メーカー系育成ドライバーが乗る車両と、プライベーターが乗る車両に性能差は存在しえない。

あえて言うならば、メンテナンスにどれだけ金をかけるか、練習にどれだけ金をかけるかという違いはあるが、当然ながらレースを戦ううえでメンテナンスと練習は必要不可欠なもので、もし資金が足りずに充分なメンテナンスや練習ができずそれが理由で成績が出せないのだというのであれば、そもそもレースは止めたほうがいい。

ではメーカー系育成枠の選手たちがふんだんな資金を背景にレースごとに新品のパーツを使い、思う存分練習で走り込んでいるかというと必ずしもそうではない。メーカー育成枠の選手を上回る練習を積んでいるプライベーターは珍しくはないのだ。メーカー育成枠の選手が金にモノを言わせてプライベーターには手が届かない量の練習を積んでいる、というのは幻想である。

そんななか、先日開催された第3大会で、興味深いことが起きた。なんとメーカー育成枠ではないプライベーターがポールポジションを獲得したのである。

土曜日朝の公式予選セッションの結果、第5戦のポールポジションと第6戦のセカンドポジションをもぎとったのはOTGモータースポーツから参戦、2シーズン目を迎える伊東黎明である。

OTGモータースポーツは大阪トヨペットグループが主体となったチームで、ダンロップタイヤ、GTAが支援するプライベートチームである。たしかに他のプライベートチームに比較すれば恵まれた体制には違いないが、“れっきとした”プライベートチームなのだ。

優秀な選手がしっかり練習をして臨めば、“ワークス”と言われるメーカー育成枠の選手よりも速く走れるということを証明したという点で、今回伊東が残した予選結果は非常に大きな意味があるし、メーカー育成枠の外で頑張っている選手たちには力強い激励になったことだろう。

レースでも、伊東は第7戦終了時点でメーカー育成枠の選手に割り込むかたちでポイントランキング5番手につけている。彼にとってメーカー育成枠は、手の届かない特別な存在ではないのである。

実際、2017年から活動を開始したOTGモータースポーツは、今年で5シーズン目を迎えるが、初代所属ドライバーだった菅波冬悟は、いまやスーパーGTの300クラスでレギュラードライバーとして活躍するに至った。さすがにプライベートチームであるOTGモータースポーツには、スーパーフォーミュラやGT500へつながるステップアップ経路を持っているわけではないが、プロフェッショナルへの入り口として機能しているのだ。

もちろん誰でもOTGに所属できるというものではなく、スーパーFJや全日本カートで好成績を残したうえで選考に応募しオーディションを勝ち抜く必要があるが、レースが限界での速さ強さを競うスポーツである以上、そこに関門があるのは当然だ。

それはメーカー育成枠も同じこと、彼らも若いころからその枠に入るため鍛錬を積み成績を残して選抜されてきた人間たちで、なにも『特別な裏口』をくぐり抜けてFIA-F4にやってきたわけではない。競技というものは成績がすべてである。自動車レースの場合は道具の要因が大きいので、とかく道具の差や環境の差を『言い訳』にしてしまいがちだが、言い訳をした段階でその選手は負けている。泣き言は、まずは伊東黎明を追い抜くまでは胸の内にためておいたほうがいい。



Photo：小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

auto sport No.1557 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったことのまとめ

7/3 [sat]

F1 第９戦オーストリアGP予選 第８戦に続きフェルスタッペンがPPを獲得、２番手ノリス、３番手ペレス

F3 第３戦オーストリア 午前にレース１、午後にレース２が行なわれ、D.ハウガー（プレマ・レーシング）、D.シューマッハー（トライデント）がそれぞれ優勝を飾った

GTWC 第５戦ミサノ レース１が行なわれ、32号車 チームWRT（ドリス・ファントール／チャールズ・ウィーツ組）が接戦を制しポール・トゥ・ウイン

7/4 [sun]

F1 第９戦オーストリアGP決勝 フェルスタッペンがポール・トゥ・ウインを飾り、ボッタス、ノリスが続いた go to p.44

F3 第３戦オーストリア レース３は24周で争われF.ヴェスティ（ART GRAND PRIX）が勝利。岩佐歩夢は６位入賞

INDY 第10戦ミド・オハイオ 予選 ジョセフ・ニューガーデン（ペンスキー）がトップタイムをマークした

GTWC 第５戦ミサノ レース２が行なわれ、前日のレース１で勝利を挙げた32号車が連勝

7/5 [mon]

INDY 第10戦ミド・オハイオ 決勝 激しい追い上げを振り切ったニューガーデンが優勝。アレックス・パロウ（チップ・ガナッシ）が７位に入った go to p.50

7/6 [tue]

F1 第21戦に組み込まれていたF1オーストラリアGPの開催中止が決まった。代替戦は未定

7/7 [wed]

WEC ９月24〜26日に富士スピードウェイで開催予定だった『2021 FIA世界耐久選手権 第５戦 富士６時間耐久レース』の中止が発表された。なお第５戦はバーレーンで開催される

7/8 [thu]

WRC Mスポーツ・フォードが2022年に投入する新型ラリーマシン『フォード・プーマ・ラリー１』のプロトタイプを発表し、イギリスで開催されたグッドウッド・フェスティバル・オブ・スピードにて実車を公開

7/9 [fri]

IMSA 2023年からIMSAウェザーテック・スポーツカー選手権のトップクラスであるLMDhに、WECで採用されているル・マン・ハイパーカー（LMH）規則の車両が参戦することで、ACO（フランス西部自動車クラブ）とIMSAが合意にいたった

7/10 [sat]

FE 第１０戦ニューヨーク E-Prix 決勝 マキシミリアン・ギュンター（BMW I アンドレッティ・モータースポーツ）が優勝。ジャン-エリック・ベルニュ（DSテチータ）、ルーカス・ディ・グラッシ（アウディ・アプト・シェフラー）が表彰台を飾った

WTCR 第３戦スペイン レース１ １位はガブリエル・タルキーニ（BRCヒュンダイ）、ミケル・アズコナ（ゼンゴ・モータースポーツ）、トム・コロネル（コム・トゥ・ユー・DHLチーム・アウディ・スポーツ）が続いた

7/11 [sun]

FE 第１１戦ニューヨーク E-Prix 決勝 サム・バード（ジャガー・レーシング）が優勝し、ニック・キャシディ（エンビジョン・ヴァージン・レーシング）が２位、アントニオ・フェリックス・ダコスタ（DSテチータ）が３位

WTCR 第３戦スペイン レース２ フレデリック・ヴァーヴィッシュ（コム・トゥ・ユー・チーム・アウディ・スポーツ）が勝利、テッド・ビョーク（シアン・パフォーマンス・リンク＆Co）、グリス・マグナス（コム・トゥ・ユー・チーム・アウディ・スポーツ）が続いた

7/12 [mon]

F1 イギリスと約５時間の時差があるアメリカ在住のF1ファンに向け、イギリスGPレース前に『ドライバーからの目覚し生電話』実施の告知が！

7/13 [tue]

F1 11日にイギリスでEURO 2020決勝戦を観戦していたランド・ノリスが試合後に車に戻ろうとしたところ乱闘騒ぎに巻き込まれ、リシャール・ミルの時計（４万ポンド）を強奪されたことが明らかに。本人にケガはなかった

7/14 [wed]

F1 アルファロメオとザウバー・モータースポーツがパートナーシップ契約を複数年延長し、F1活動の継続を表明した

F1 "We Race As One"キャンペーンの一環として、多様な人材を受け入れるための奨学金制度やインターン制度、実践プログラムの設立計画を発表

NASCAR ヘンドリック・モータースポーツがカイル・ラーソンとの契約を１年延長することを発表。ラーソンは2023年までこのチームに所属する

7/15 [thu]

F1 2022年に導入される新世代F1マシンの実寸大モデルが初お目見え。チーム間のパフォーマンスの均衡化やバトルの活性化を狙う

WRC 第７戦エストニア デイ１ SS1はK.ロバンペラ（トヨタ・ヤリスWRC）が優勝、C.ブリーン（ヒュンダイ・i20クーペWRC）、T.スニネン（フォード・フィエスタWRC）が続いた

7/17 [fri]

F1 第10戦イギリスGP 予選（スプリント予選のスタート順位が決定）１位ハミルトン、２位フェルスタッペン、３位ボッタス

WRC 第７戦エストニア デイ２ SS2〜SS9を終えた順位は、ロバンペラ、ブリーン、そしてT.ヌービル（ヒュンダイ・i20クーペWRC）が３位

7/17 [sat]

F1 第10戦イギリスGP スプリント予選 PPフェルスタッペン、２位ハミルトン、３位ボッタス

WEC 第３戦モンツァ６時間 予選 PPは７号車（TGR／M.コンウェイ、小林可夢偉、K.ロペス）、以下８号車（TGR／S.ブエミ、中嶋一貴、B.ハートレー）、36号車（アルピーヌ／A.ネグラオ、N.ラピエール、M.ヴァクシビエ）

F2 第４戦イギリス スプリントレース１ １位R.シュワルツマン（プレマ）、２位J.ヴィップス（ハイテックGP）、３位C.ランドガード（ART GP）。午後に行なわれたレース２は１位R.フェルシュホー（MPモータースポーツ）、M.アームストロング（DAMS）、D.ティクトゥム（カーリン）

WRC 第７戦エストニア デイ３ SS10〜SS18が行なわれロバンペラ、ブリーン、ヌービルとトップの顔ぶれは変わらず

IMSA ノースイーストGP 決勝 優勝はJ.テイラー（コルベット・レーシング）、２位T.ミルナー（コルベット・レーシング）、３位M.ジャミン（ウェザーテック・レーシング）

GT 第４戦もてぎ 予選 GT500クラスのPPはスタンレーNSX-GT、GT300はGAINER TANAX GT-R

F4 第５戦もてぎ 決勝 野中誠太（TGR-DC RSトムススピリットF4）、伊東黎明（OTG DL F4チャレンジ）、太田格之進（HFDP/SRS/コチラレーシング）。第６戦 決勝 野中、木村偉織（HFDP/SRS/コチラレーシング）、荒川麟（TGR-DC RSトムススピリットF4）

7/18 [sun]

F1 第10戦イギリスGP 決勝 ハミルトンが母国で勝利、ルクレール、ボッタスが表彰台に go to p.46

F2 第４戦イギリス フィーチャーレース（レース３）１〜３位は周冠宇（ユニ-ヴィルトゥオーシ）、ティクトゥム、O.ピアストリ（プレマ）

WEC 第３戦モンツァ６時間 決勝 ７号車がポール・トゥ・ウイン、36号車が２位、３位に22号車（ユナイテッド・オートスポーツ／P.ハンセン、F.シェラー、F.アルバカーキ）

WRC 第７戦エストニア デイ４ SS19〜SS24の最終日を終えロバンペラが初優勝、ブリーン、ヌービル go to p.43

NASCAR 第22戦ニューハンプシャー 決勝 A.アルミローラ（フォード）が優勝、C.ベル（トヨタ）、B.キーセルオウスキ（フォード）が表彰台 go to p.51

GT 第４戦もてぎ 決勝 GT500はスタンレーNSX-GTがポール・トゥ・ウイン、GT300はmuta Racing Lotus MCが優勝。次戦は８月21、22日に鈴鹿で第３戦（日程変更）が開催 go to p.8

F4 第７戦もてぎ 決勝 野中が３連勝、太田、荒川も前日に続き表彰台に

7/19 [mon]

WEC ２０２３年シーズンからWECハイパーカークラスに参戦するフェラーリは、参戦車両がプロトタイプベースの4WDハイブリッドマシンになると明かした

7/20 [tue]

IMSA シリーズ会長のジョン・ドーナンは、ウェザーテック・スポーツカー選手権LMDhクラスに参戦を計画するマニュファクチャラーに対し、北米圏でのマーケット拡大を参戦条件に加える考えを示した

7/21 [wed]

WEC 第89回ル・マン24時間レース（8/21〜22）の最新版エントリーリストが公表され、62台186名の出場ドライバーの顔ぶれが明らかとなった

OTHER 東京都江東区の複合施設『パレットタウン』が2021年12月31日に営業を終了。同施設内にある『MEGA WEB』も同日をもって閉館される

7/22 [thu]

OTHER ８月７〜８日にドイツ・ニュルブルクリンクで開催予定だったGTマスターズ第４ラウンドが、７月中旬にニュルブルクリンク近郊を襲った豪雨災害の影響により延期に

7/23 [fri]

F1 21年シーズン後半に組み込まれている、日本、メキシコ、ブラジル（サンパウロ）GPが開催できない可能性があり、その代替候補地としてカタールのロサイル・インターナショナル・サーキットが挙がっていると報じられた

7/24 [sat]

FE 第12戦ロンドンE-Prix 決勝 １位ジェイク・デニス（BMW I アンドレッティ・モータースポーツ）、２位ニック・デ・フリース（メルセデス-EQフォーミュラEチーム）、３位アレックス・リン（マヒンドラ・レーシング）

DTM 第２戦 ラウジッツリンク レース１ １位フィリップ・エリス（メルセデス-AMG・チーム・ウインワード）、２位リアム・ローソン（レッドブルAFコルセ）、３位マイク・ロッケンフェラー（チーム・アプト・スポーツライン）

7/25 [sun]

FE 第13戦ロンドンE-Prix 決勝 前日３位に入ったリンがトップを奪い、２位は同じくデ・フリース、３位はミッチ・エバンス（ジャガー・レーシング）だった

DTM 第２戦 ラウジッツリンク レース２ １位マキシミリアン・ゲッツ（メルセデス-AMG・チームHRT）、２位ローソン、３位ケビン・ファン・デル・リンデ（チーム・アプト・スポーツライン）

7/30 [fri]

『オートスポーツ』No.1557 発売　この号です

※このページの情報は7月26日（月）時点のものです

auto sport CONTENTS

auto sport 2021年8/6号・8/20号 合併号（隔週金曜日発売）
2021年7月30日発売　第58巻第14号　通巻1557号

No.1557 8/6・8/20 合併号

発行人：星野邦久　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	角田五十四	Isoshi Sumida
	三浦康宏	Yasuhiro Miura
	髙橋和清	Kazukiyo Takahashi
	水谷素子	Motoko Mizutani
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	廣本　泉	Izumi Hiromoto
	佐藤彩子	Ayako Sato
	上坂元 宏樹	Hiroki Kamisakamoto
Art Director/ Designer	原　靖隆	Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一	Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎	Seiichiro Aritomi
Cover photo	平田　勝	Masaru Hirata

On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

FROM PIT CREW

●ついに東京五輪が始まった。コロナ禍での開催について事前も、いまも、さまざまな意見が出ており、おそらくこの先も出てくるだろうが、個人的には「五輪（スポーツ）本来の意義」や「アスリートの気持ち」を考えれば感染対策がなされたうえでの開催はアリだと思っている。さて、実際の競技では体操で金メダルを期待されていたベテランの内村航平が予選敗退。報道によれば、彼はこの大会に「人生で最大の目標」として挑み、負けたあとは「もう僕は主役じゃない」と語り後輩たちにエールを送っていたようだ。世代交代は誰にでも、どんなスポーツにでもやって来る。国内レース界でも、ここ数年は若手の台頭が著しく、ベテラン勢がその勢いにたじろいでいる雰囲気があった。しかし、直近のスーパーGTもてぎでは、そうした流れに異変が見られた。「前日から、どこで1号車を抜こうかシミュレーションをしていた」国本雄資は5コーナーで牧野任祐を華麗に追い抜いた。また、抜かれるのは時間の問題かに見えた山本尚貴は宮田莉朋の猛追を最後まで抑え切った。レース後の「先輩、本当にすごいッス！」という牧野の言葉にベテラン勢の真価を見た。（田中）

●プジョーがリヤウイングレスという思い切ったクルマを発表。そしてそのあとすぐ、今度はF1がウイングに頼らず走れるコンセプトのマシンを出してきました。どちらももちろん最終バージョンではないんですけど「ウイングレス」というトレンドをほのかに感じます。レーシングカーもチューンドカー（ドリ車含む）もウイングが控えめなヤツが好きな僕は、この状況にちょっとだけウキウキしています。（きゃりー）

SAN-EI
CORPORATION

9X8

WEC UPDATE
Part 1



Peugeot Sport

WANT A REAR WING.

破壊力抜群のルックスをもって現れたプジョー9X8
本誌は特約ジャーナリストがフランス現地での発表会に出席
リヤウイングレスについて投げかけられる質問への返答には
プジョー開発陣の不敵な自信が明らかに帯びていた

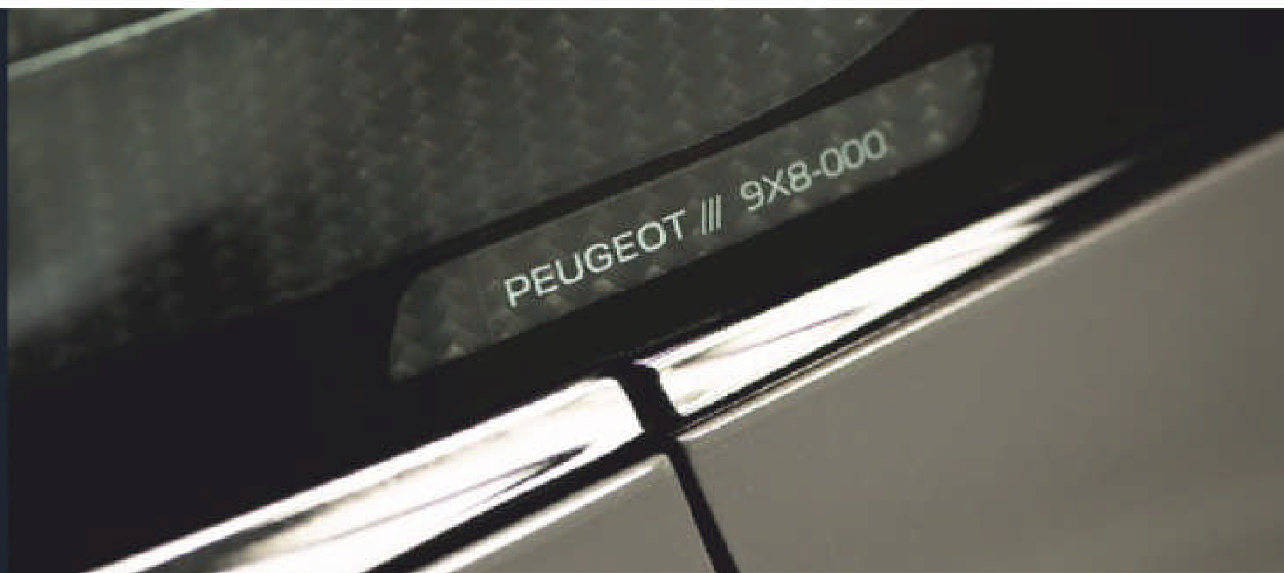
Text : ルネ・デ・ブール（René de Boer）
Translation : 天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
まとめ : auto sport
Photos : Peugeot Deutschland/Uli Sonntag／Peugeot Sport



Peugeot Sport

PEUGEOT

THEY DIDN'T



Peugeot Sport



2022年にFIA WECのハイパーカーカテゴリーに参戦することを発表したプジョーが、フランス・パリ近郊のベルサイユにあるステランティス・モータースポーツの本社で、彼らの新しいレーシングマシンである「プジョー9X8」を公表した。

プジョーはこの発表会にごく少数のジャーナリストを招待。フランスから4人、ベルギーから2人、ポルトガルから2人、デンマークから1人。そしてオランダから1人。それが私で、日本のオートスポーツだけではなく、オランダ、ドイツ、アメリカの出版物でも記事を書くことになっていた。会場はステランティス・モータースポーツの本拠地にある大型のワークショップ。ステランティス・モータースポーツはステランティスグループ（旧PSA）の競技部門で、プジョー、シトロエンとDS、オペルのモータースポーツを担当している。オペルはドイツのリュッセルスハイムに独自のモータースポーツ部門を持っているが、一部をこちらで賄っている。

「FCA（フィアット・クライスラー・オートモービルズ）グループのフィアット、アルファロメオ、クライスラーなどのブランドには大きなモータースポーツプログラムが存在しないため、現在のステランティス・モータースポーツはおもに以前のPSAモータースポーツとほぼ同じ活動をしている」と同部門のディレクター、ジャン・マルク・フィノ。「しかし、我々が現在、さまざまなブランドについて活動の機会を検討しているのも確かだ。電気自動車が魅力あるものであることを示すために、我々のすべてのモータースポーツプログラムは何らかのかたちで電動化がなされていなければならない。プジョーのハイパーカーはその好例と言える」

実際、プジョー9X8は魅力的だ。車名の「9」は、プジョーが過去に成功させた耐久レーシングマシンから来ている。1990年代初頭にル・マンを2度制したグループCカーの「905」と、2009年にル・マンを制した「908」だ。「X」は4輪駆動を意味する。ハイパーカー規定では、規定以上の速度で前輪を電気で駆動することと定められている。そして、「8」はプジョーの現行市販車、208、308、508などと共通する。

9X8の最大の特徴は言うまでもなく、リヤウイングがないことだ。発表会出席者の数人は明らかに驚いていた。「レギュレーションを周到に検討した結果、調整可能な空力要素はひとつが認められると規定されていると分かった。しかし、それがリヤウイングでなければならないとは書かれていない」とプジョー・スポールのテクニカルディレクター、オリビエ・ジャンソニは強調する。「計算した結果、許容される最大量のダウンフォースはリヤウイングがなくとも得ることができると判明し、その方向で設計を進めていくことした。ダウンフォースはおもにグラウンドエフェクトと呼ばれるもので作り出す。ただし、ここまではすべて計算上の話だ。あとは実際にコースで

PEUGEOT 9X8 – Technical Data

Class	Le Mans Hypercar (LMH)
Length	5,000mm
Width	2,080mm
Height	1,180mm
Wheelbase	3,045mm
Powertrain	PEUGEOT HYBRID4 500KW (all-wheel drive)
Rear-drive train	500kW (680hp), 2.6ℓ twin-turbo, 90-degree V6 petrol internal combustion engine + seven-speed sequential transmission
Front-drive train	200kW electric motor-generator + single-speed reducer
Battery	High density, 900-volt battery co-designed by Peugeot Sport, TotalEnergies/Saft
Fuel and lubricants	TotalEnergies



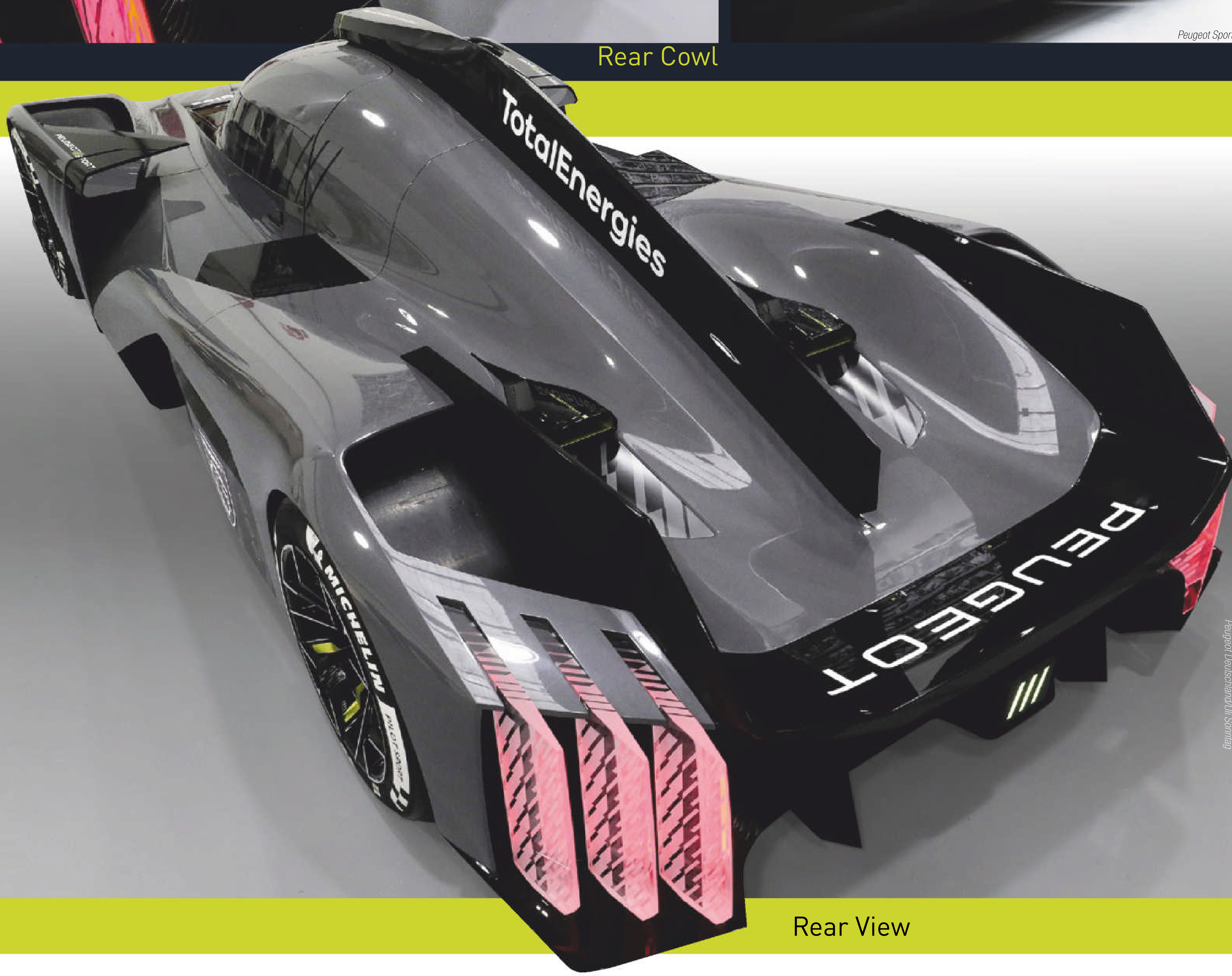
Peugeot Deutschland/Uli Sonntag



Side Pod

Peugeot Sport

Rear Cowl



Peugeot Deutschland/Uli Sonntag

Rear View

その効果を確認する必要がある。もちろん、我々には自信がある」。

最初の実走テストがいつ、どこで行なわれるかはまだ決まっていない。取材中に何度も質問がなされたが、情報は出てこなかった。エンジンは4月からダイナモメーターで回っている。「現有のダイノはハイパーカーのエンジンのパワーと回転数に適していなかったため、新しいダイノを2基注文した」とジャンソニ。彼が我々をそれらのダイノの見学に連れていってくれた。電気エンジンについては9月に専用のテストベッドにマウントしてのテストが行なわれることになっており、10月にはフルパワートレインの1回目のテストが実施される予定。最初のシャシーが納入されるのも9月になる予定で、最初の走行テストは今年の年末に行なわれる計画になっている。「コースは「ポールリカールにはならないだろう。あそこは年末だとかなり寒い。ほかに選択肢はいくつもある」とジャンソニは続けた。

〝2台のプジョー9X8は2022年にFIA WECにデビューする〟との公式声明はあったが、初レースがいつになるのかについては誰も明確にしなかった。プジョーがシーズン最初のレースを欠場するのではないか、ひょっとしたら来年のル・マンのグリッドにも着けないのではないか、という噂が強まっている。ホモロゲーション取得前に、新しいマシンの性能と信頼性について100%の確信を持ちたいとプジョーは考えている。それは、まったくもって理解できるものだ。新しい

Fin & Hood



Peugeot Sport



Peugeot Sport

Side View Mirror

リヤカウル後端は非常に低く抑えられている。リヤカウルに備えられたフィン（「TotalEnergies」と入っているパーツ）は後ろに向かうほど低くなっている。GR010 HYBRIDのシャークフィンと比べると、明らかにボリュームが小さい。たしかに、横方向のスタビリティ確保にはやや物足りない印象で、もっと大型化されてきてもおかしくはなさそうだ。サイドミラーはフロントフェンダー上部に埋め込まれているタイプ。GR010のここの処理はフロントフェンダー上部に独立させてマウントするコンベンショナルなものとなっている。シートなどがインストールされていない状態のものだが、コクピットの居住性はかなり高そうだ。(as)



Peugeot Deutschland/Uli Sonntag

Cockpit

PEUGEOT 9X8

規定では、ホモロゲ取得後５年間は大きな変更を加えることができない。レース出場のために急いで手続きをするのではなく、徹底的なテストを優先するのは当然のことだ。

発表会で公開されたものは、そう遠くない将来にサーキットで見ることになる実際のレーシングマシンではない。「これはショーカーだが、非常に現実的なものだ」とプジョー・スポールデザインチームのミカエル・トゥルヴェは言う。「規定に合致させるためにも、まだいくつかの修正が必要だ。しかし、実際のレーシングマシンがどのようなものになるのか、そのイメージを正しく伝えるものになっている」。

ショーカーのリヤカウル上に装備されていたフィンは驚くほど小さく、規定が要求する横方向の安定性を満たすためにはもっと大型化される必要があるかもしれない。同様に、プジョーが考案したヘッドライト（ライオンの前足による傷痕のような形状）とリヤのライト（透明な板を縦に並べ、そのエッジ部分が光る美しいデザイン）が維持されるかどうかも不明だ。しかし、デザインの細部は非常に興味深く、プジョー・スポールのカラーを用いてコクピットのインテリアに個性を与えようとデザイナーたちはトライし、ひと目でそれがプジョーのマシンだと分かるようにした。

今回の訪問中にはコクピットの木製モックアップを見る機会もあった。あらゆるドライバーのベストドライビングポジション、ペダルやステアリングホイールの最適な位置、さらには、車内に配置されるすべてのハイブリッドシステムと、それらに必要なケーブル類を、位置も含めてもっとも効率的な装備の仕方を検討するためのものだ。

プジョー・スポールの施設を見て回るガイド付きツアーの最後はシミュレータルームだった。ＷＥＣプジョー・スポールのプロジェクトでパフォーマンス担当責任者を務めるメーディ・アル・ファッシが案内役。プジョーがダイナミックシミュレータではなく、スタティックシミュレータを採用していることに少々驚いた人もいたようだが、アル・ファッシは彼らの優先順位が別のところにあると話した。

「我々は、かなり高価だが、おそらくそれほど多くの利益をもたらすことがないであろうダイナミックシミュレータより、可能な限りリアルなシミュレータを作ることに投資をしたかった。コースのコンディション、天候、日中か夜間か、タイヤの摩耗状況、そのほかにもあるいくつもの要素を盛り込めるものだ」

ショーカーだが、本番のマシンのイメージを正しく伝えている

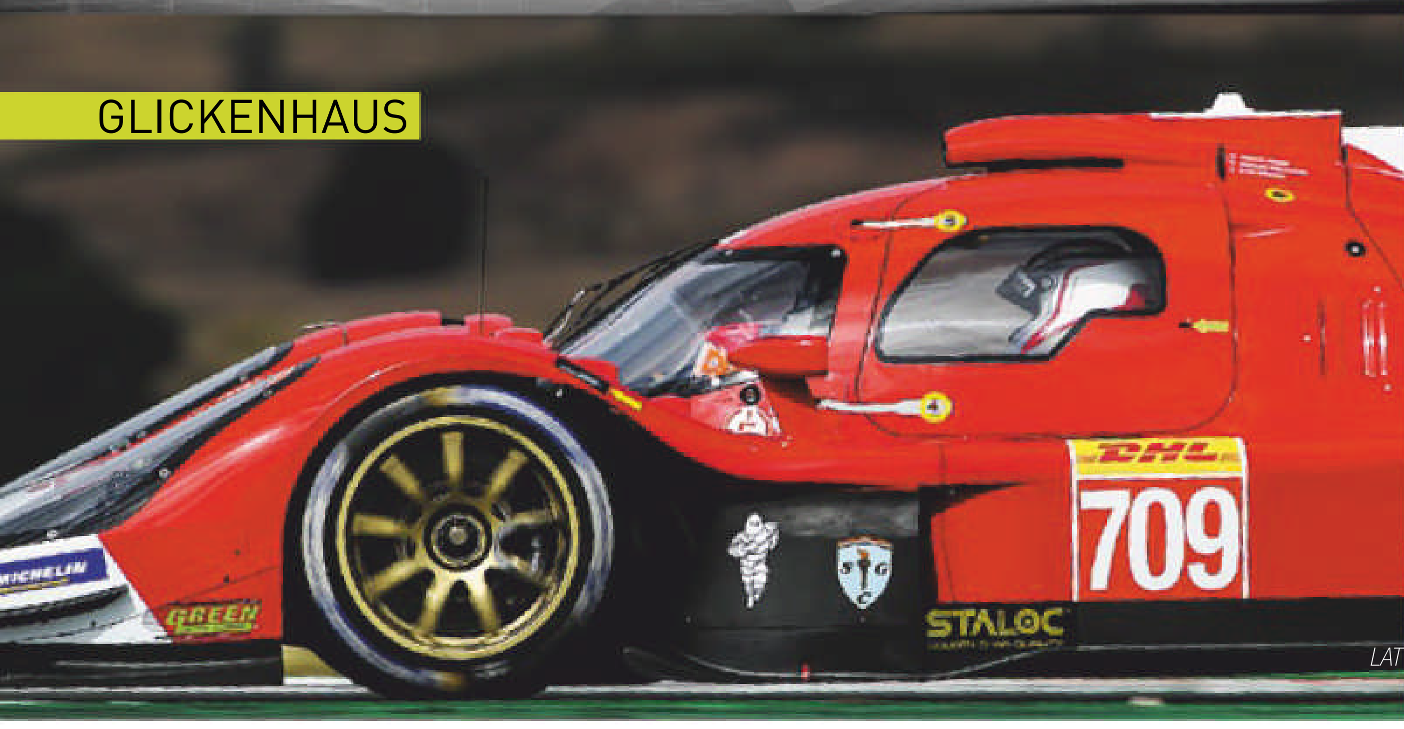
新しいモータースポーツプロジェクトのスタートに立ち会うことはいつでも興味深く、エキサイティングだ。プジョーのハイパーカープロジェクトは、まさにそのようなプロジェクトだと言えよう。アウディやポルシェといった強豪たちが撤退してから数年が経過したいま、耐久レースの世界には再び明るい展望が見えてきている。

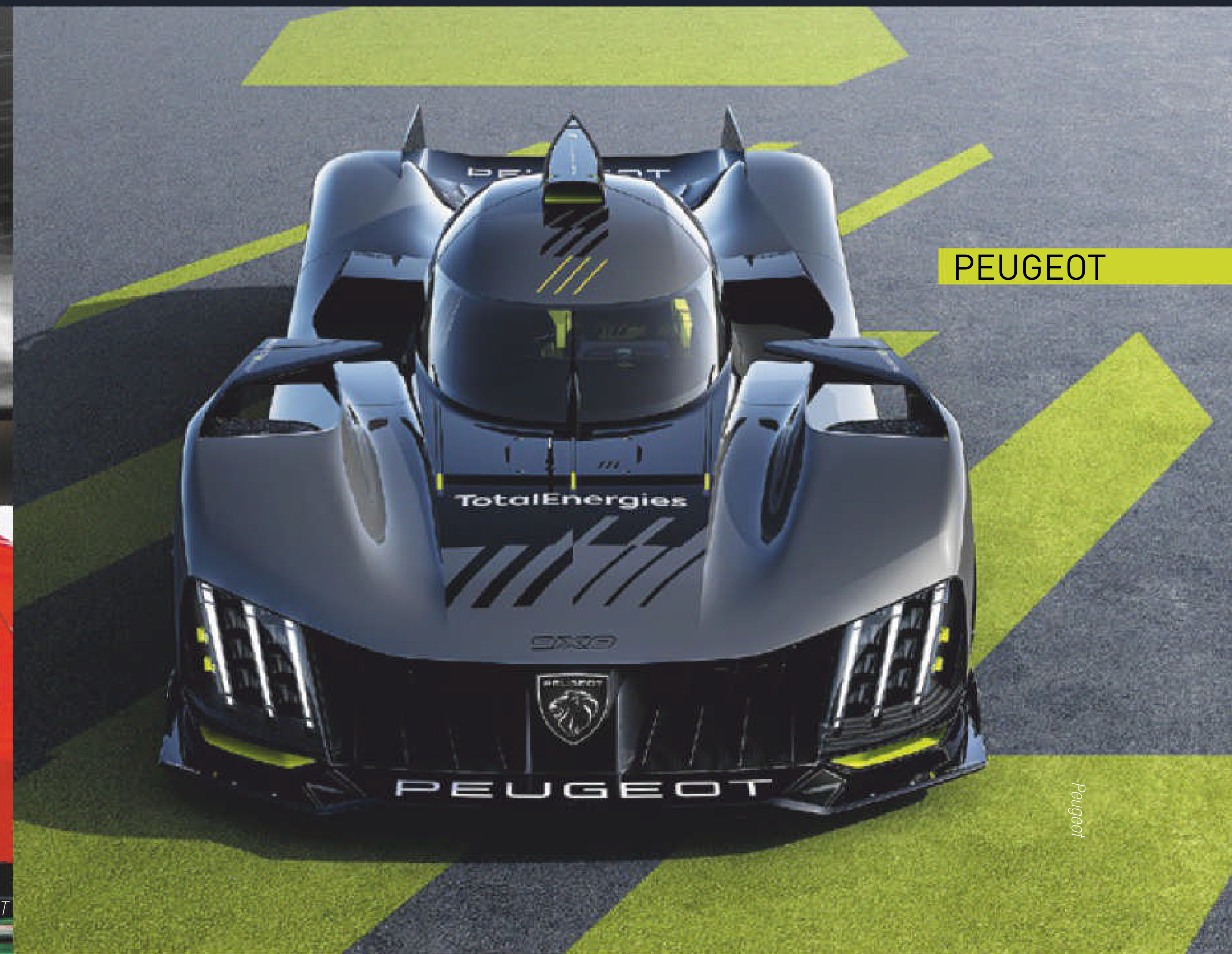
「すでに多くのメーカーが参戦を表明し、近い将来に参戦を発表する準備が整っている会社も多い。スポーツカーレースの黄金時代と言われる１９６０年代終盤や、グループＣ時代の１９８０〜９０年代よりも多くのブランドがトップクラスに参戦することになる」とフィノは言った。

ハイパーカー規定に対するプジョーのアプローチは新しく、創造的で、予想外の解決法を持つ興味深いものだ。

「ＬＭＰ１で長年レースをしてきたトヨタは、ハイパーカーにもＬＭＰ１の要素を引き継がなければならなかったと思うが、我々は白紙の状態からスタートできた。それは必ずしもネガティブなことではない。私もパフォーマンスに関して、いくつかの要素をＬＭＰ１から持ってきたかった。しかし、我々が持っているのはこれだ。ハイパーカーの世界に入っていくのを楽しみにしている」とフィノは話していた。







202X年、最大13社！

参入に関するニュースを聞かない日はないと言っても過言ではないWECハイパーカークラス
7月中旬までに発表済みの情報、有力な情報だけに絞って本誌が整理してみたら
2023年には最大で13社がル・マンで覇を競うことになるかもしれないという結論に！

Text：アンドリュー・コットン（Andrew Cotton）　Translation：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
まとめ：auto sport　Photos：LAT／AUDI／BMW／BYKOLLES／PEUGEOT／PORSCHE／TOYOTA

WEC UPDATE Part 2

過熱するLMH/LMDh最新動向



LAT

2023年に100周年を迎えるル・マン24時間レースでは、かつてない数のマニュファクチャラーが耐久レース最大の栄冠を目指して競い合うことになる。すでに、トヨタ、グリッケンハウス、プジョー、フェラーリ、ポルシェ、アウディの参戦が決まっており、BMWとアキュラは北米でのレース活動を行なう計画で、ル・マンにも出てくるものと見られている。ゼネラルモータース（GM）にとっては、耐久レースにおけるコルベットの将来がC8・Rのプロトタイプ版となる可能性が高く、計画は現在も検討中だ。ランボルギーニはプロトタイプ製作に立ちはだかるものは何もないと言う。将来のレギュレーションについて話し合う席にはルノーも着いている。彼らは、F1でコストキャップ制が導入され、人員削減を余儀なくされた場合、ル・マンでハイブリッドプロトタイプレースに参戦してくるだろう。

ル・マン24時間も含めたWECのトップカテゴリー「ハイパーカークラス」のレギュレーションが決まるまでには紆余曲折があった。今回は各マニュファクチャラーの動向に焦点を絞るため、その紆余曲折は省き、どんなクラスなのか、続いて彼らの動向はどうなのか、という順番で見ていくことにする。

「ハイパーカークラス」は、「ル・マンハイパーカー」（LMH）規定に準拠した車両と、「ル・マン デイトナh」（LMDh）規定に準拠した車両で競われる。21年はLMH車両のみ参加可能。LMH車両のパッケージングには、プロトタイプのハイブリッド、プロトタイプのノンハイブリッド、ロードカーのハイブリッド、ロードカーのノンハイブリッドがある。LMDh車両は22年からハイパーカークラスへの参戦が可能。LMDh規定は、デイトナ24時間レースをシーズン最大のイベントとする、北米スポーツカーレースのトップカテゴリー「IMSAウェザーテックスポーツカー選手権」で現在採用されている「DPi」規定に代わるものだ。

ハイパーカークラスは、FIAが作り上げた性能調整制度「BoP」システムに頼ることになっている。性能のバランス決定では、リフト／ドラッググラフ上のポイントを基準とし、最大ダウンフォース、最大パワー、最低重量が規定される。マシンは風洞とダイナモメーターで計測され、空力性能が

WEC UPDATE



TOYOTA



ACURA



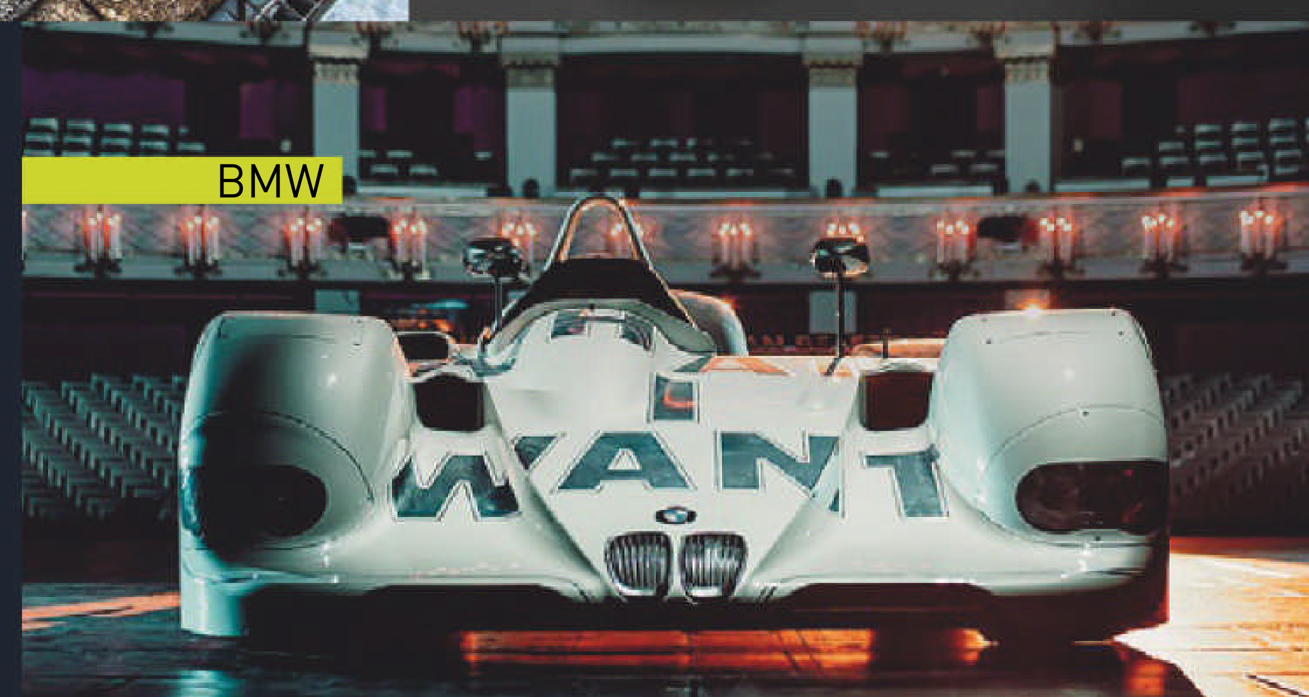
ALPINE



PORSCHE



BYKOLLES



BMW

チェックされる。ＢｏＰを採用するレースでは、性能面で不利になることなく、各マニュファクチャラーが自らのブランドアイデンティティをマシン形状に盛り込める点が大きい。

現在、多くのマニュファクチャラーがその参戦について賑わせているのはＬＭＤｈのほうだ。

ＤＰｉ規定では、既存のＬＭＰ２車両に自動車メーカーがそれぞれのエンジンやエアロキットを装着して参戦できることになっており、予算は非常に低く抑えられている。ペンスキーのような会社が２台を１シーズン走らせる場合のコストは推定約１０００万米ドル。ベースとなるシャシーはホモロゲーション取得済みのため、マニュファクチャラーが負担する開発コストをかなり抑えられる。市販車のスタイリングを取り入れることが歓迎されており、製品と密接に結びついた独自のアイデンティティを盛り込める。

ＬＭＤｈも同様の道を辿るが、少し違ったものになる。ＤＰｉでは既存のＬＭＰ２規定をベースにしているが、新しいＬＭＰ２規定がまだ完成していないため、ＬＭＤｈ車両のほうがＬＭＰ２規定よりも先に姿を現すことになる。つまり、当初ＬＭＰ２用に選ばれ、ＬＭＤｈでも引き続き採用されるシャシーコンストラクター４社――ダラーラ、マルチマチック、オレカ、リジェは、ＬＭＰ２のカスタマー用マシンを設計・製造する前に、自動車メーカーの仕様に合ったマシンを作らなければならない。これだと、マニュファクチャラーにかかるコストは高くなる。だが、彼らとすれば、自分たちが希望するものに近いマシンを開発することが可能だ。開発コストはＤＰｉよりは高いが、それでも低く抑えられている。

北米市場をにらんだ動き

ＢＭＷは今年６月、ＩＭＳＡでプロトタイプを走らせると発表した。ＢＭＷ ＳｐｏｒｔのＣＥＯマルクス・フラッシュは、この活動がドイツの役員会によって承認されたと話す。彼は欧州やル・マンでのプログラムについては何も発言していないが、新しいＭ４のＧＴ３車両と同様、ＬＭＤｈ車両もファクトリーチームの手によってル・マンに登場する可能性が高いと見られている。彼は、「北米以外でも各地の市場がこのプロジェクトには乗り気で、本社の決定に影響をおよぼした。

WECやル・マンも視野に入れているが、今日確認できるのはIMSAに関してだけだ。アメリカはBMW Mにとってもっとも重要な市場。ほかのシリーズを検討から除外するのは時期尚早だ」とも言う。BMWの計画は、ファクトリーカーを走らせ、いくつかのカスタマーチームにもマシンを提供するというもの。「LMDhをカスタマー用のプログラムとする可能性はおおいにある。まだ決定されていないが、私はそのアイデアが気に入っている。IMSAでまずはひとつのチームで2台を走らせると発表したが、それ以上のことは決まっていない」。

非公式ではあるが、これまでキャデラックでアメリカのシリーズを席巻してきたダラーラが、新しいBMWのプロトタイプ開発を担当している。GMはプロトタイプへの参戦をまだ決めていない。キャデラックは将来的に彼らの市販車ラインアップをすべて電気自動車にすることにしている。GMの次なるレースプログラムには、米国では今年で廃止になるGTカテゴリーに参戦中のコルベットブランドが選ばれる可能性が高い。しかし、ダラーラがキャデラックへの独占供給をできなくなったことで、GMはコルベットC8.Rをベースにしてしまう LMH車両をイチから作り上げるという噂も浮上している。

アキュラのLMDhプログラムは、2021年1月にHPDによって確認されている。HPDのCEOデイビッド・ソルターズは、彼らはIMSAにフォーカスしていると話すが、そのマシンでル・マンに参戦する可能性を排除してはいない。

「アキュラの北米でのスポーツカーレース活動は本腰の入ったものだ。アキュラはパフォーマンスブランドであり、そのとおりの活動をしている。我々はスポーツカーレースに参戦、支持し、もう長いことそうしてきている。さらにふたつのマニュファクチャラーが参戦を表明し、気がつけば4～5社がマシンをグリッドに並べ、15台がレースを行なうようになる。それは見応えあるものになるだろう。私たちはそこに加わっていきたい。HPDはアキュラ、そして北米のモータースポーツ活動を担当している。現在、我々の関心はLMDhにあり、そのシリーズは素晴らしいものになると私は考えている。将来的に、もっと多くのマニュファクチャラーが参戦してくる可能性はある。みんなル・マンに行きたいだろうか？ もちろんだ。今後の展開を見守っていきたい。そこで自分たちがまず成すべきは、高い実力を備えたアキュラのLMDhマシンを作り上げ、IMSAで競争力を発揮すること。そこが自分たちにとって核になるものだ」

レギュレーションがまだ確定していないLMP2シャシーをベースとする、アメリカで策定されたLMDh車両での戦いには、アキュラ、BMW、そしてポルシェとアウディが参加する。VAGグループのこの姉妹会社は過去にもトップカテゴリーで戦っていた。ポルシェ919とアウディR18が最近までLMP1に参戦していたのは記憶に新しい。だが、LMDhのルールではシャシーメーカーは4社しか認められていない。VAGグループはマルチマチックと契約。シャシー、ギヤボックス、サスペンション、ブレーキシステムの開発を依頼することになった。

エンジンや空力パッケージは違うものになるが、ベース車両は同じものになるため、コスト削減がなされる。これにより、同じVAGグループに属するランボルギーニにもプロトタイプのプログラムをスタートさせる道が開かれた。彼らはウラカンGT3でのプログラムを通じ、良好なカスタマー層を構築。部品供給や技術面でのサポートなど、カスタマー支援のノウハウを持

各プロトタイプの基本スペック

項目	LMP1-H*	LMH	LMDh
全長	4650mm	5000mm	5100mm
全幅	1900mm	2000mm	2000mm
ホイールベース	—	3150mm	3150mm
最低前面投影面積	—	1.6㎡	—
車両最低重量	878kg	1030kg	1030kg
エンジン最低重量	—	165kg	—
エンジン形式	—	4ストローク	—
システム最大出力	735kW	500kW	500kW
エンジン出力	367kW	300kW	470kW
モーター出力	300kW	200kW	50kW
モーター回生	500kW	200kW	200kW
モーター搭載位置	フロント&リヤ	フロント	リヤ
備考	▪4輪力行可 ▪燃料搭載量：35.2kg	▪前輪力行のみ ▪ドライ：120km/h～ ▪ウエット：140km/h～ ▪燃料タンク：90ℓ	▪後輪駆動 ▪共通ハイブリッド ▪共通ギアボックス ▪コストバジェット方式

*LMP1-Hの数値はトヨタTS050ハイブリッドを参考にしたものです。　編集部調べ

主要マニュファクチャラーのLMH/LMDh参戦／参入動向

Class	Manufacturer	2021	2022	2023	Remarks
LMH	トヨタ	◎（WEC参戦中）			プジョーは23年のル・マン制覇に照準か？
	アルピーヌ	◎（WEC参戦中）			21年は特例措置でハイパーカークラスへの参戦が可能に。
	グリッケンハウス	◎（WEC参戦中）			2021ル・マンには2台体制で出場。前戦モンツァにも2台出場。
	プジョー		◎		ドライバーラインアップ（7人）を発表済み。
	フェラーリ			◎	逆にLMGTEプロジェクトはどうなる？
	バイコレス		△～?		トム・ディルマン、エステバン・グエリエリを開発ドライバーに起用。
LMDh	アウディ			◎	マルチマチック製シャシーを使用。
	ポルシェ			◎	マルチマチック製シャシー使用。WECとIMSAに参戦。 オペレーションはペンスキー。
	BMW			◎	現状はIMSAについての言及のみ。カスタマープログラムも？
	アキュラ			◎	シャシーはオレカに？
	キャデラック			○	シャシーはダラーラに？　LMH車両をイチから製作という噂も。
	ランボルギーニ		○～△		「障壁は何もない」と首脳陣。
	マクラーレン		△		検討はしている模様だが……。

◎確定　○濃厚　△噂・検討中との情報あり　?不明　　編集部調べ（2021年7月23日現在）



Peugeot Sport

BMWは北米でのLMDhをカスタマープラグラムに？

つ。彼らはアメリカでも大きな存在感を示しており、デイトナ、セブリング、ワトキンスグレン、ル・マンといったビッグレースでの勝利を求めている。「我々の活動を邪魔するものは何もない」とはモータースポーツ・ディレクターのジョルジオ・サンナ。彼は本拠地サンターガタで設計されたランボルギーニ製エンジンとエアロキットを搭載したマシンを、24年シーズンのＩＭＳＡに間に合わせようとプッシュ中だ。「ＧＴＥは、じきに賞味期限切れになるだろう。まずはル・マンで将来的にＧＴ３が走れるようになることを願っている。現時点から我々はＬＭＤｈを深く評価している。ランボルギーニが一歩前進できる唯一の機会と考えているからだ。このカテゴリーが気に入ってもいる。技術規定も、このプロジェクトの背景にあるマーケティング哲学も。また、トップカテゴリーにおいてカスタマープログラムを展開するのにも適している。グローバルなクルマがあることはとても重要で、それがベースになる。戦略、コスト、グループ内でのシナジー効果など、多方面から深く精査しており、すぐにでも決断を下したいと考えているところだ。障害はない。モータースポーツ部門としては、会社が何を必要としているかをまず考えなければならない。我々がいま議論しているのは我が社の世界戦略であり、そこにはモータースポーツ活動も関わってくる。それにもとづき、我が社は正しい判断を下すことになる」

ＬＭＤｈに参戦意義を見いだせる会社はほかにもあるが、強力な顧客基盤を持っていることが必要だ。その意味で、ドイツとアメリカで顧客基盤を築いたメルセデスは参戦がもっとも期待されているメーカーと言えるだろう。フォードもプロトタイプの新ルールが議論されていた際、そのアイデアに熱心だったことは知られているが、参戦意欲はしぼんでしまった。

ＬＭＨは最大5社に？

フランスが作成したＬＭＨ規定は、ＬＭＤｈの議論が始まった時点で実現しないもののように見えていた。少ない費用でル・マン総合優勝の可能性を持つマシンが手に入るというのに、なぜ独自のマシン開発のための費用をすべて負担しなければならないのか、という考え方があったからだ。しかし、トヨタはハイブリッドシステムを自分たちでコントロールする必要があるため、ＬＭＨ規定を希望した。

プジョーは7月、ＬＭＨ車両の９Ｘ８を公開した。リヤウイングをなくし、グラウンドエフェクトと呼ばれるアンダーボディの空力に頼る、特別なコンセプトを採用したマシンだ。パフォーマンスを調整するルールでは、要求されるダウンフォースを発生させることは比較的簡単だが、グラウンドエフェクトだとその制御が難しい。床下で起こる変化がダウンフォースに影響を与えるからだ。しかし、プジョーのデザイナーたちは自分たちがすでに手にしている技術に満足している。「我々が必要とするエネルギーに関する目標は完璧な信頼性だ。ル・マンはいまやピットインの回数で勝敗が決まる24時間



TOYOTA

トヨタもSCGもこれほどまでの盛況は予想外だったか。左から、TGR WECチームTDのパスカル・バセロン、同アドバイザーのアレックス・ブルツ、SCGオーナーのジム・グリッケンハウス。(as)

のスプリントレース。新型ハイパーカーの優れたエネルギー効率は、市販車の世界でも間もなく見られるようになるだろう。その考え方が9X8のパッケージングを作り上げる際に大きな影響を与えた。パワートレインから空力に至るまで、優れた効率の実現に貢献するものでなくてはならない」(ステランティス・モータースポーツのディレクター、ジャン・マルク・フィノ)。

フェラーリは、40年以上の時を経てワークス体制でトップカテゴリーへとステップアップする。モータースポーツ部門のボス、アントネッロ・コレッタは「LMDhは考えていない」と話す。デザインプロセスから完全にコントロールし、純粋なフェラーリとしてのマシンを作りたいためだ。そこで、23年のル・マンに間に合うよう、マシンを作ることにしたのだが、問題が発生した。最終的なコンセプトは社内でまだ承認されておらず、技術部門は4輪駆動の効果を制限する方法を検討中だ。ハイブリッドのル・マン用プロトタイプを製作する可能性は高いと見られるが、まだ確実ではない。

「23年はフェラーリが最後にトップクラスでレースをしてからちょうど50年になる。あのとき以来、我々は耐久レースへの参戦をやめたことはない。理由は簡単だ。それがフェラーリのDNAと歴史の一部だからだ。しかし、トップクラスで戦うことの難しさは、それとは別の話。そして、新しいレギュレーションは、フェラーリが貢献し、最初のミーティングから参加してきたものであり、我々が再び総合優勝を目指すチャンスを与えてくれるものでもある。我々はトップマネジメントにアイデアを提供し、このプロジェクトを共有してきた。その結果、計画にグリーンライトが提示された。多くの人々は、F1のバジェットキャップ導入が同プログラム浮上の理由だと考えているが、それは関係ない」

ここでふたつの疑問がある。ひとつは、次に何が起こるかだ。LMDhの

ここに来て、ルノーが興味深い動き

シャシーメーカー4社のうち、オレカはアキュラと引き続き行動をともにすると考えられている。マルチマチックはVAGグループと、ダラーラはBMWと仕事をする。リジェは唯一、まだ自動車メーカーと契約していないが、プジョーのハイパーカーに協力することになっている。今後、LMDh参入を考えているマニュファクチャラーは、これらのシャシーをほかのメジャーなマニュファクチャラーとシェアしなければならない。それは、すでにシャシーに組み入れられているデザインを受け入れ、妥協を強いられるということだ。シャシー設計もコントロールしたいのなら、LMHも検討すべきだろう。

もうひとつの疑問はLMP2がどうなるかだ。LMDh出場メーカーがすでにシャシー設計に関与し、ホモロゲの取得がなされている。LMP2のカスタマーたちもトップクラスで戦いたいと考えた場合、LMP2は不要になる。しかし、LMDhのシャシーは非常に高価で、LMP2のカスタマーたちは離れていくだろう、という声も聞かれる。まずは策定を待ちたい。



LAT

「ルノーが今年のル・マンで何らかのアナウンスをするのではないか」という確度の高い情報が編集部に飛び込んできた。となると、ハイパーカーカテゴリー関連であることは間違いないだろう。本誌としても、動向を引き続き注視していく。(as)



J SPORTSは今年もル・マンを24時間生中継！

コメンタリー陣代表

二朗さん&サッシャさんの“目の付け処”

トヨタの4連覇、全然簡単じゃない。

サッシャさん
J SPORTSではWEC中継の実況のほか、スーパーGT中継、サイクルロードレース中継の実況も担当。ラジオDJ、イベントMC、ナレーター、声優などマルチに活躍している。ドイツ・フランクフルト生まれ。

高橋二朗さん
国内外で精力的に取材活動をするベテランモータースポーツジャーナリスト。J SPORTSではWEC中継の解説のほか、スーパーGT中継のピットレポーターなども務める。「ジローさん」の愛称でもおなじみ。

Text：auto sport

「トヨタは全然余裕じゃない！」と、ファンの“気の緩み”に警戒感を募らせているのは、今年もJ SPORTSのWEC中継で実況を務めているサッシャさんだ。

「第２戦ポルティマオにしても、セーフティカー導入でそれまでのリードがなくなるという展開もあったにせよ、仮にトヨタの２台がもう１回ずつピットインしていたりしたら、アルピーヌに負けてるじゃん！　という差（１分８秒）でした。８号車はスタートから燃費重視の作戦でしたが、そういう作戦を採っていなかったら……。８時間レースでこれ。ル・マンは３倍になるからその差が広がるとも取れそうだけど、リスクも３倍になるかもしれない。ポルティマオは結果だけを見ればトヨタがワン・ツー。ファンのみなさんからすると『ル・マンもどうせ勝つでしょ』となるかもしれませんが、そのぶんトヨタにかかるプレッシャーも大きい。だから、まったく簡単じゃないんです」

「そう、トヨタは勝って当たり前のなかで勝たないといけない」とうなずくのは、ル・マン現地での取材歴も長い“ジロー”さんこと高橋二朗さんだ。

「BoP（性能調整）はトヨタに対して厳しいものになるはず。燃費性能ではトヨタが優位だと言われているけど、やっぱり接戦になるように調整されるのが普通だからね。トヨタもそれに備えていると思うけど、ラクではない。いずれにしても、アルピーヌとの一騎打ちになるんじゃないかな。来年はプジョーが出てきて、再来年からはフェラーリ、LMDhにはアウディやポルシェも出てくる。

FIA世界耐久選手権（WEC）2021 第4戦 ル・マン24時間レース

8月7日(土)	ル・マン24時間レース2021 ナビ	18:00〜18:10	J SPORTS 3	J SPORTS オンデマンド	
8月18日(水)	予選	25:50〜28:00	BSスカパー!	J SPORTS オンデマンド	LIVE
8月19日(木)	公式練習②	04:45〜08:00	-	J SPORTS オンデマンド	LIVE
	公式練習③	20:45〜25:00	-	J SPORTS オンデマンド	LIVE
	ハイパーポール	27:50〜29:00	BSスカパー!	J SPORTS オンデマンド	LIVE
8月20日(金)	公式練習④	04:55〜08:00	-	J SPORTS オンデマンド	LIVE
8月21日(土)	ウォームアップ走行	18:10〜19:30	-	J SPORTS オンデマンド	LIVE
	Part 1［スタート］	22:30〜26:00	J SPORTS 3	J SPORTS オンデマンド	LIVE
	Part 2［サンセット］	26:00〜29:30	J SPORTS 3	J SPORTS オンデマンド	LIVE
8月22日(日)	Part 3［ミッドナイト］	05:30〜09:00	J SPORTS 3	J SPORTS オンデマンド	LIVE
	Part 4［トワイライト］	09:00〜12:30	J SPORTS 3	J SPORTS オンデマンド	LIVE
	Part 5［サンライズ］	12:30〜15:00	J SPORTS 1	J SPORTS オンデマンド	LIVE
	Part 6［サバイバル］	15:00〜17:55	J SPORTS 1	J SPORTS オンデマンド	LIVE
	Part 7［クライマックス］	17:55〜21:00	J SPORTS 3	J SPORTS オンデマンド	LIVE
	Part 8［ゴール］	21:00〜24:00	J SPORTS 3	J SPORTS オンデマンド	LIVE

放送／配信スケジュール（時間は日本時間）は7月23日時点のものです。「予選」「ハイパーポール」は、BSスカパー！限定で日本語の実況／解説付きにて放送いたします。放送／配信の時間や内容、出演者などは変更になる場合があります。あらかじめご了承ください。詳しくは番組サイトでご確認ください。

〈コメンタリー陣（五十音順）〉【実況】木幡ケンヂ、笹川裕昭、辻野ヒロシ、中島秀之
【解説】井原慶子、小倉茂徳、貝島由美子、木下隆之、澤圭太、関谷正徳、長谷見昌弘、福山英朗、両角岳彦、由良拓也
【現地レポート】池ノ内みどり

トヨタが最初にハイパーカーで出ると言った後、いろいろあったけど、トヨタがWECとル・マンを引っ張ってきた。ハイパーカー初年度を獲り、４連覇をしたうえで、彼らを迎え撃ってほしいよね」

　ただ、ここ数年ゴール間近で何かが起きているのがル・マンというレース。前哨戦モンツァでは高速コースでのパフォーマンスではトヨタはいいものを見せていたが、車両トラブルもあった。

「予期せぬことがあるかもしれないなかでの24時間。（中嶋）一貴選手に聞いたら、７号車と８号車のコンペティションも当然あると。一貴選手に４連覇してもらいたい気持ちもあるし、可夢偉選手を含めた７号車の３人にル・マンウイナーになってもらいたい気持ちもある。それにはトヨタが勝たないとダメ。想像以上にプレッシャーや苦しさがあります。ですから……」（サッシャさん）

「ファンのみなさんも気を抜かないで（笑）、一緒に見届けてほしいですね」（二朗さん）



YUKI TSUNODA
Moments of the Peaks 3

Photo & Report : 熱田 護（Mamoru Atsuta）
まとめ：田中康二（Koji Tanaka ／本誌）

市街地コースであらためて知る角田裕毅の「攻める姿勢」

バクーは悩ましい。2kmを超えるストレートだけを見れば極限までドラッグを減らして最高速を狙いたい。でも、1周のタイムを考えるならダウンフォースをつけてテクニカル区間で稼ぎたい。そんな相反する特性が求められるレイアウトでありながら、ワンミスで壁の餌食となる残酷なコースだ。しかも、僕が知る限り角田裕毅選手は、これまで市街地レースで苦戦することが多かった。それなのに初めて挑むこの難しいコースで予選Q3に進み、決勝でも自己最高位につけたことはうれしい驚きだった。撮影時に気付いたのは、彼の走りがほかの誰よりも攻撃的だったこと。ターン8（上写真）ではハミルトンより、フェルスタッペンより、壁ギリギリまで攻めていた。



SPECIAL PHOTO GALLERY

写真家 熱田 護 30年目のグランプリ



Round 7 French GP

> Qualify: NC [grid: -] Final: 13th



甘くなかったポールリカール

ポールリカールからレッドブルリンクにかけて３週連続のグランプリ開催。角田選手はどちらのコースも走行経験がある。何より前戦のバクーとは違い、広いランオフエリアを備えるポールリカールなら、多少のミスは許容してくれると思っていた。ところが、実際には予選Q1開始直後のターン１で姿勢を乱してクラッシュ。彼の持ち味である攻撃的なスタイルがリスクも内包していることは、僕もイモラの予選で目の当たりにした。その切れ味の鋭さゆえ、代償が高くつくのは避けられない。このころからインターネット上では、彼の来季のシートを不安視する声が上がりはじめ、複雑な思いを抱えたまま、僕はレッドブルリンクへと向かった。



Round 8 Styrian GP
> Qualify: 8th [grid: 11th] Final: 10th





飢えているのは“日本食”と“予選での勝利”

ここにはキッチン付きの定宿がある。２週間の滞在に備えて買い出しに行ったスーパーマーケットで、偶然、海苔が売られているのを見つけた。反射的にコメを探し求めて購入し、部屋に戻っておにぎりを作った。欧州に来て３カ月が経ち、日本食に飢えていたからか？　どんな高級フランス料理よりもうまく感じた。角田選手がF1にデビューしてから同じく約３カ月。開幕戦の時点では「シーズン真ん中くらいには、ガスリーに勝てるんじゃないか？」と期待していたけど、現実は甘くなかった。いまのガスリーは速くて、強い。だけど、このままやられっ放しだと未来はない。いまの彼にとって当面の目標は「予選でチームメイトに勝つこと」だと思う。



SPECIAL PHOTO GALLERY
写真家 熱田 護 30年目のグランプリ

Round 9 Austrian GP
> Qualify: 7th [grid: 7th] Final: 12th





高くて厚いチームメイトの壁

シュタイアーマルクGPの予選Q3ではガスリーに0.278秒差をつけられていたけれど、オーストリアGPのQ3ではガスリーの1'04"107に対して、角田選手は1'04"273。その差は0.166秒にまで縮まった。そんな彼の頑張りを見ていて、グリッドでは思わず声をかけた。かけずにはいられなかった。僕にいつもの笑顔で応えてくれたあと、彼はすぐに戦闘モードに表情を変えた（上写真）。決勝中の二度のホワイトラインカットはたしかにいただけないけれど、個人的にはそれ以上に、決勝におけるガスリーとの差が目についた。いまのガスリーはやっぱり強い。予選ではやっとその背中が見えてきたと思ったけれど、決勝になると離される……。



変則フォーマットならではの撮影ポイントとタイミング

３連戦を終えた翌日早朝、レッドブルリンクから約200㎞離れたウイーン国際空港を発ち、イギリスに入った。今年のシルバーストンの週末は金曜日に予選、土曜日にはスプリント予選、そして日曜日に決勝という新たなフォーマットが試されたグランプリだった。金曜日の予選は現地時間の18時から。トワイライトレースを除けば、そのような時間帯の撮影機会はないので、光が綺麗なコプス（右写真：旧１コーナー）まで撮りに行った。角田選手とラティフィのバトル（下写真）は、スプリント予選のルフィールド（旧最終コーナー）。いつものグランプリと違って、リズムの取りづらい週末ではあったけど、この２枚は変則フォーマットだからこそ撮れた写真だった。



Round 10 British GP

> Qualify: 16th [Sprint grid: 16th] Sprint: 16th [Final grid: 16th] Final: 10th

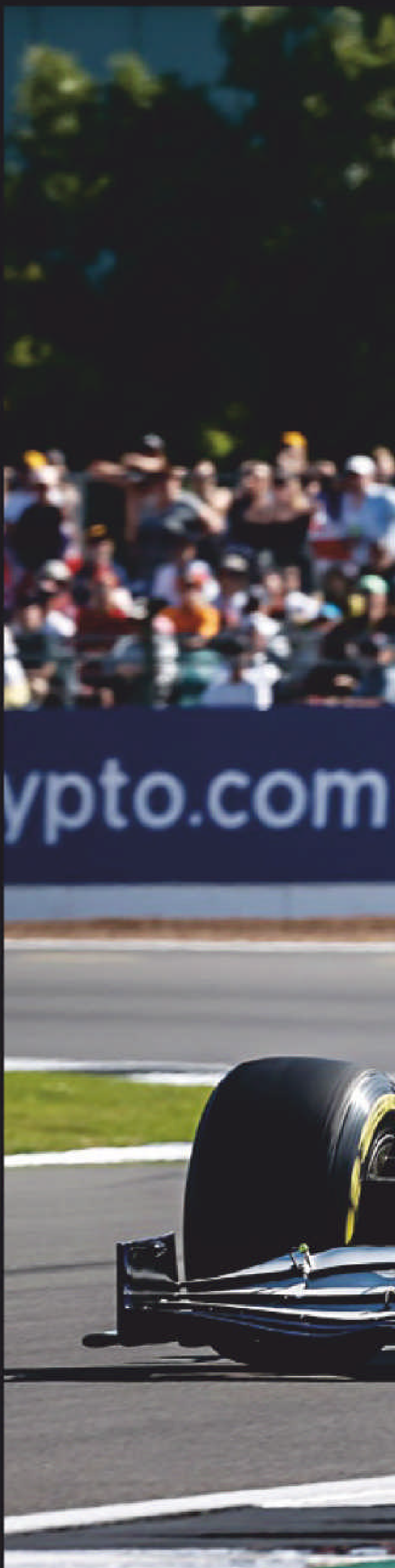


苦しんだシルバーストン
獲得した１ポイントの重み

ホームストレートで2022年のF1コンセプトモデルが発表された木曜日。ローンチ直後にはその場で映像やスチール撮影が行なわれた。テレビの取材に応えるアルファタウリのふたりを眺めていて、角田選手は本当に良いチームメイトに巡り会えたと感じた。ガスリーはコース上のパフォーマンスが高いうえに、新人チームメイトに対してもリスペクトを持って接してくれている。だからこそ、角田選手にとってのガスリーは良き手本であり、絶対に負けられない相手であり、超えなければならない壁なのだとも思う。この週末、さまざまな波乱が起きたにも関わらず、それらに巻き込まれずホンダPU勢で唯一ポイントを獲得した角田選手。次戦ハンガロリンクでは、前半戦の集大成と言えるようなレースを見せてほしい。







SPECIAL PHOTO GALLERY

写真家　熱田 護　30年目のグランプリ



まだ、喉は潤わない。

TOYOTA



勝田貴元 WRC初表彰台インタビュー

t to Quench.

Takamoto Katsuta

勝田貴元がついにキャリア初のWRC表彰台フィニッシュ
だが、当の貴元の乾いた喉は潤っていない
サファリから1週間後、フィンランドの貴元の胸の内――

Interview & Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：LAT／Red Bull／TOYOTA

―伝統のサファリラリーで2位。初めての表彰台から1週間が経ちました。あらためて、いまどのような気分ですか？

貴元：1週間経っても実感はあまりないです。自分としては100％満足できたというわけではなく、悔しかったという思いのほうが強いですね。

―ラリーが始まる前、表彰台に立てると思っていましたか？

貴元：何が起こるか分からないラリーという意味では、可能性はゼロではないと思ってはいました。みんな初めてのサファリだったとはいえ、まわりは百戦錬磨のトップレベルの選手ばかり。表彰台は難しいだろうなと正直思っていました。

―優勝はセバスチャン・オジエ選手、3位はオィット・タナック選手。新旧チームメイトのワールドチャンピオンたちと並んでの表彰台でした。

貴元：（コ・ドライバーの）ダン（バリット）はもちろんですが、初めてのポディウムにセブとジュリアン（イングラシア）、オィットさんたちと一緒に上がれたことは僕にとって特別でしたし、それについては本当にうれしかったです。彼らもとても喜んでくれました。僕は4台目なのでワークスではなかったですけど、セブとワン・ツーで走り切れたことはチームにとっても良かったと思います。

―ポディウムでは、オジエ選手だけでなく、ライバルチームのタナック選手もかなり熱烈に祝福してくれていましたね。

貴元：はい。オィットさんには、いまでも本当に良くしてもらっています。

―お父さまの範彦さんや、お祖父さまの照夫さんとはお話ししましたか？

貴元：父から「おめでとう」とメッセージが来ましたが、まだ話はしていないんです。父も北海道で全日本ラリーがありましたからね（第7戦ARKラリー・カムイでGRヤリスを全日本初優勝に導いた）。おじいちゃんもメッセージをくれましたが、みんな僕が悔しい気持ちもあると分かっていると思うので、そこまでワイワイという感じではなかったですね。

―親しくしている平川亮選手からは？

貴元：ラリー中も結構メッセージをくれていましたけど、終わった後はただひとこと、「ナイス」と（笑）。

―初めて訪れたアフリカ、ケニアはどうでしたか？

貴元：みんなとても親切で、ホテルのサービスもとても良かったですね。ただ、自分には幼い娘がいるので、同じくらいの歳の子が破れた服を着て、まともな靴を履いていないといった姿を見たときに、いろいろ考えさせられました。ここに、こんなことをしに来ていいのかなと、正直思いました。でも、大統領が「自分が小さいころに経験したような非日常をいまの子供たちにも経験をさせたい。興奮させてあげられるような場を復活させたかった」と言っているのを聞いて納得しました。

―ただ、ラリーウイークに入り、レッキのときにおなかを壊したと聞きました。

貴元：今週末は無理だなと思ったくらい、きつかったです。熱が出たのは3年ぶりくらいで、競技中に体調を崩したのは初めてでした。頻繁に検査をしていたのでコロナではないと思いましたが、起きられないくらいしんどかったです。レッキ

TOYOTA



Ye

の夜はいつもペースノートをチェックするのですが、その日はできませんでした。おそらく原因は生野菜だと思います。歯磨きでは絶対に水道水を使わないようにしていましたが、そこまでは頭が回らなくて。おなかが痛いだけでなく、だるさと熱と寒気で立っていられなかったですし、夜は1時間おきに目が覚めて寝られませんでした。でも、金曜に競技が始まるときには万全な状態に戻っていました。

——初めて経験したサファリラリーのステージはどうでしたか？

貴元：とても難しかったですね。高速のステージのなかにすごく大きなバンプがたくさんあり、コーナーによっては岩が草に隠れて見えなかったりもします。少しでもライン取りやスピードコントロールをミスると岩にぶつかるような場所が多くあり、とにかくペースノートの精度が求められました。たとえば1・5㎞のストレートの途中にものすごく大きな岩や穴がいくつもあり、絶対に避けなければいけません。だから、300mキープライト、400mキープレフト、300mキープミドルなど、普通のストレートなのに多くの情報を入れる必要があるなど、ほかのラリーにはないような道が多くありましたね。

——フェシュフェシュ（パウダー状の砂）にもみんな苦しんでいましたね。

貴元：砂のためにワイパーを使うとは、まったく考えられなかったですね（笑）。砂で前が見えなくなることなんて、いままであっても1回のラリーで2、3回くらいでしたが、本当に多くのコーナーで前がまったく見えなくなりました。タイヤも全然グリップしなくて、普通のグラベルがアスファルトレベルだとしたら、フェシュフェシュはビーチくらいグリップの差がありましたね。

——映像では、轍も尋常ではないくらいの深さに見えました。

貴元：大げさではなく、50㎝くらいの深さでした。轍のなかを走るとクルマが前に進まないので、避ける必要があります。ただ、そんなに広さがないので、轍のエッジ部分を使いながら走らなければならない。みんながそういう走りをするので轍がどんどん大きくなっていったりする

など、とにかく難しかった。サスペンションストロークがあれだけ大きいWRカーでも、カッレ（ロバンペラ）がコース上でスタックしてしまうほど。後でカッレに聞いたら、脱出しようとジャッキでフルに車高を上げようとしても、ジャッキがどんどん地面に埋まっていってしまい、クルマはびくともしなかったとか。

──土曜日最後のSSでは強烈なスコールにも見舞われました。

貴元：大きな穴がたくさん空いていたり、深い溝があったりするような荒れた路面でしたが、それが水に覆われ、まったく見えなくなってしまっていて、怖かったです。自分がどこを走っているのか分からなくなり、直線でも先ほどの「キープライト200m」など情報を頼りに、見えない穴を避けて走りました。

──最終日、トップを争っていたオジエ選手が路面コンディションに合っているソフトタイヤを6本持っていたのに対し、勝田選手は2本だけで、あとの4本はハードタイヤでした。その差も結果に大きく響いたのでは？

貴元：そうですね。最終日にソフトタイヤを残すようにマネジメントして走っていました。摩耗に関してはまったく問題なく、セブと遜色なかったとチームに言われました。ただ、僕が残していたソフトタイヤはサイドウォールにカット（傷）などのダメージがあり、結局使えるものが2本しかなかったんです。セブは初日にトラブルで大きく遅れた後、あれだけ激しく追い上げながらも、最後にしっかりといい状態のタイヤを残していた。だからこそ最後にプッシュできたし、それが彼の強さなんだろうなと思いました。



WRC 2021 Round 6 Kenya result (top 6)

Pos	No.	Driver / Co-Driver	Car	Eligibilty	Total Time / Diff 1st
1	1	S. Ogier / J. Ingrassia	Toyota Yaris WRC	M	3:18'11"3
2	**18**	**T. Katsuta / D. Barritt**	**Toyota Yaris WRC**	**None**	**21"8**
3	8	O. Tanak / M. Jarveoja	Hyundai i20 Coupe WRC	M	1'09"5
4	44	G. Greensmith / C. Patterson	Ford Fiesta wrc	M	1'54"6
5	16	A. Fourmaux / R. Jamoul	Ford Fiesta wrc	M	1'54"7
6	69	K. Rovanpera / J. Halttunen	Toyota Yaris WRC	M	10'53"4

24 - 27 June 2021 / SS: 18 (320.19 km) / Total Distance: 1133.94 km



Red Bull

——ソフトタイヤが2本というのは、あの状況ではかなり不利でしたね。

貴元：最後に同じタイヤパッケージだったとしてもセブに勝てたかどうかは分かりませんが、勝負権のある状況下に置けなかったのは今後改善していかないといけないことですし、セブから学ぶ必要があります。トップの選手たちはやはり引き出しの数がすごく多い。僕はまだ足りていません。絶対的な経験値は彼らに比べたら5分の1にも達していないでしょうし、その差があのような状況で現れるのだと思います。

——それで悔しいほうの気持ちが強いと。それでもまわりの人たちはとても喜んでいたと思います。

貴元：いままで支えてきてくれたエンジニアさんやメカニックさんなどチームのみんな、そして何もないところから育てていただいたモリゾウさん（豊田章男トヨタ自動車社長）に、ようやく結果でお返しできたのが一番うれしかったですね。最後は悔しい結果にはなりましたが、まずはひとつの過程として2位表彰台を報告できたことは良かったです。ただ、やっぱり個人的にはもっと何かできたのではないかという思いがあるので複雑な気持ちですし、さらに頑張らないといけないと思っています。

最高の環境で

——今季は第6戦までで唯一、勝田選手だけが開幕から総合6位以内に入り続

最後に同じタイヤパッケージだったとしても
セブに勝てたかどうかは分からない
ただ、勝負権のある状況下にいないといけない

WRC初表彰台インタビュー

Yet to Quench.
Takamoto Katsuta



Red Bull

けていました。6位3回、4位2回、そして2位とリザルトは右肩上がりです。

貴元：間違いなくいい流れに乗っているとは思いますが、満足できたラリーはまだひとつもありません。開幕戦モンテカルロは難しいので仕方なかったとはいえ、第2戦アークティック・ラリー・フィンランドは期待ハズレの結果に終わり、第3戦クロアチアからベストタイムを出せるようにはなりましたが、総合力は足りていませんでした。第4戦ポルトガルからグラベル戦が始まり、より競争力のあるタイムを出せるようにはなった。でも、まだ達成感のある終わり方はできていません。

――目標達成度に点数をつけるとしたら、各ラリーは10点満点で何点ですか？

貴元：モンテ6点、フィンランド4点、クロアチア6点、ポルトガル7点、サルディニア5点、サファリ8点といった感じです。

――かなり厳しめのようですが、ベストタイムをはじめ、上位のタイムを頻繁に出せるようになってきています。

貴元：ステージ単位では何本か満足できたところもあります。ポルトガルでは他車と同じ走行条件でトップと僅差の2、3番手タイムを出せたり、クロアチアでは2回ベストタイムをマークしたりすることができました。サファリでも1回ベストタイムを出せて、断トツに速い区間もありました。そういったセクションではだいぶ手応えを感じています。でも、自分自身の達成感という意味では、どのラリーも全然満足できていません。自分にまだ足りていないところを、身近にいるセブや、エルフィン（エバンス）からいろいろ学んでいるところです。

――WRカー13戦目で初表彰台というのは、かなり早いタイミングだと思います。

貴元：WRカーでWRC本番を走ったのは、19年が2戦、20年が5戦ですので、実質的にはまだ1シーズン程度とも言えます。最初のころはテストもあまりできませんでしたし、いまもクルマの限界値はまだ見えてない部分もありますが、最近なんとなく分かってきました。

――クルマを自分に合わせられるようにもなってきているということですか？

貴元：はい。自分のドライビングスタイルに対して、どのセッティングが正しいのかが少しずつ見え始めています。クルマに対する理解はだいぶ深まってきていましたが、まだフワフワした部分もありました。でも、今年の途中からデイビッド（ズビチェク）という新しいエンジニアさんが見てくれるようになり、ミーティングの機会が増え、理解がさらに深まって、自信を持って自分の意見を伝えられるようになりました。彼だけでなく、セブを担当しているエンジニアさんやコーチのユホ（ハンニネン）さんなど、みんなが「タカのドライビングはこうだから、こっちのほうが絶対いいよ」など、僕のスタイルを尊重して、親身になって考えてくれています。第4戦ポルトガルくらいから方向性が見え始め、セッティングをかなり突き詰められるようになってきました。ラリー後のデブリーフィングでは、昨年から日本人のエンジニアさんたちがいくつかのステージの走行データをピックアップし、ほかのドライバーと比較して、違いを説明してくれています。その結果、改善すべき部分が明確になり、それが自信にもつながっています。そして、かたちになって現れてきているので、本当に感謝しています。データを比較すると、ドライビングがもっとも近いのはセブで、ブレーキング時の姿勢の作り方、コーナリング時のステアリング操作、コーナー出口でのスロットルの開け方など、クルマをあまりムダに動かしていないというデータが出ており、それが自信につながっています。タイヤへのインプットも優しいと聞いているので、それもタイヤマネジメントをうまくできている理由のひとつだと思います。もちろん、まだまだ足りない部分も多いです。

――オジエ選手の助手席に乗ったことはありますか？

貴元：はい。クロアチア前のテストで乗せてもらい、新たな引き出しが増えまし



TOYOTA

サファリの最終日、この日最初のSSでトップを走っていたヌービルがトラブルでリタイア。これにより、2番手だった貴元は首位に浮上。その後、2番手のオジエがSS16で貴元と同タイムに追いつき、ふたりがラリーリーダーに。残りは2ステージ。その1本目でオジエが8.3秒リード。そのままの順位でフィニッシュとなった。右はシェイクダウン前の貴元とオジエ。エストニアでの貴元は、コ・ドライバーのバリットがジャンプの着地の際に首に違和感を覚えたため、競技続行を断念。リタイアを選択した。(as)



LAT

た。彼のターマックドライビングは、ブレーキングで突っ込むときはものすごく突っ込むのですが、タイヤの限界を理解していて、ロックさせることがほぼないんです。僕はいままで、ジャンクションのブレーキングなどではそこまでブレーキングを詰めない走り方をしていましたが、セブの横に乗って、「こういう詰め方もあるんだ」というヒントをつかみましたし、本当にいい経験になりました。

データ比較や課題の洗い出しなどが改善と自信につながってきている

――成績は着実に向上してきているなか、来季はワークスの3台目として参戦することへの期待も高まってきています。

貴元：僕個人の気持ちを言うと、いまの僕にもっとも必要なことは経験なので、ワークスに入ることには正直なところそれほどプライオリティを置いていません。レギュラードライバーになるというのはもちろんひとつの目標ではありますが、過程であり、以前から公言しているように、ワールドチャンピオンになることが僕の最終目標です。ワークスではなく4台目だったとしてもとにかく全戦に出たいですし、そうなるほうがその後のキャリアに大きく活きてくると考えています。

――ワークスとなると、確実なポイント獲得を求められるなど、新たなプレッシャーを感じるようになるかもしれません。

貴元：いまは感じていないようなプレッシャーが間違いなく出てくるとは思います。ただ、いまのワークス3人もそれだけを気にしているわけではなく、まずは自分が勝つために戦っているはずです。そこに集中すれば、そのほかのこともきっとついてくると思います。最初は気になるかもしれませんが、やることは基本的には一緒なので、惑わされないメンタルを作ることが大事だと思います。



――この後は、昨年トップと争える速さを示した高速グラベルのエストニアです。

貴元：エストニアは自分が持つポテンシャルを発揮したいラリーのひとつなので、ポディウムを狙います。サファリが2位だったから目標は1位じゃないのかと思うかもしれませんが、エストニアはフラットアウトラリーで、みんなが全開で挑むため結果を得ることが非常に難しいラリー。ポディウムに上がることも簡単ではないと思うので、いま自分ができることをやり、最善を尽くすしかありません。そして、その経験を踏まえて、第10戦フィンランドではあらためてポディウムを目指します。ただ、無謀、無鉄砲なことをやってクルマを壊したり、リズムを崩したりするのはダメですし、展開によっては何が起こるか分からないので、バランスを見ながら戦うつもりです。それでも、ほかのラリーよりはレベルを一段上げて戦うことになると思います。

――シーズンの終盤はラリー・スペイン、そして最終戦ラリー・ジャパンとターマックラリーが2戦続きます。

貴元：ステージにもよりますが、スペインでは攻められるところでしっかり攻めてターマックの経験を積み、いい流れでジャパンに乗り込みたい。そして、ジャパンではとにかく全開でプッシュし、表彰台に上れるように頑張ります。

今号では、好評連載中の「勝田貴元コラム・ケニア編」（96ページ）も同時掲載しています。

2021年
11月11〜14日
ついに日本へ!

FORUM8 Rally Japan 2021

© Rally Japan



WRCジャーナリスト／フォトグラファー
古賀敬介さん直伝!

ラリージャパンを楽しみ尽くすための
「必勝法」 Vol.2

WRカーの“異常な世界”

ラリーカーのピラミッドの頂点に立っているのがWRカー
そのパフォーマンスとオールラウンダーぶりはまさに“モンスター級”
ファインダー越しに、そして取材を通してそれを感じてきた
古賀敬介さんがとくにマッスルなところを解説してくれました！

Text & Photo : 古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo : M-SPORT／TOYOTA
Illustrations : 倉持正志（Masashi Kuramochi / METMANIA）

飛距離50m以上

WRカーはジャンプがとても得意。フィンランドやスウェーデンといった超高速の未舗装路ラリーにはジャンピングスポットが多くあり、その気になれば50m以上飛べます。ただ、アルペンスキーのダウンヒルのジャンプと同じで、あまり飛びすぎてもタイヤの駆動力が地面に伝わらず、タイムロスになることもあるので、あえて飛ばない選手もいます。また、着地に失敗してコースオフすることも、衝撃でクルマが壊れることもたまにはあります。50mというと本格的なプールの１本分ですし、新幹線で言うと２両分の長さ。それを土や雪の上で軽々飛んでしまうWRカーも、ステアリングを握っているドライバーもアンビリーバボーです。（写真は2019年フィンランド）



F1マシンをスポーツ選手にたとえるなら、陸上競技の100m選手。平坦な道、短距離という限られた条件で最高の力を発揮するF1マシンは、モータースポーツ界の花形選手と言えます。では、WRCのトップマシン、WRカーはどうかと言うと、十種競技の選手といったところでしょうか。短距離、長距離、どちらもいけるし、走り幅跳びも得意。その気になれば50m以上飛べてしまいます。街中や山道も普通に走れるという意味では駅伝ランナー的でもありますし、山のなかの荒れた未舗装路をグイグイ突き進む姿はトレイルランナーでしょう。浅瀬ならば川だって渡れるし、雪や氷の上でのダンスも得意だから、水泳やウインターゲームの選手でもあります。つまり、本当の意味で万能なレーシングマシンと言えます。ベースは街中でもよく見かけるコンパクトカーですが、中身はサイボーグレベルまで改造されていて、身体能力の高さは異常なレベル。GTマシンと比べても遜色ありません。それでいて、サスペンションとタイヤを変えるだけでどんな路面でも全開で走れるWRカーは、まさにキング・オブ・レーシングマシンなのです。

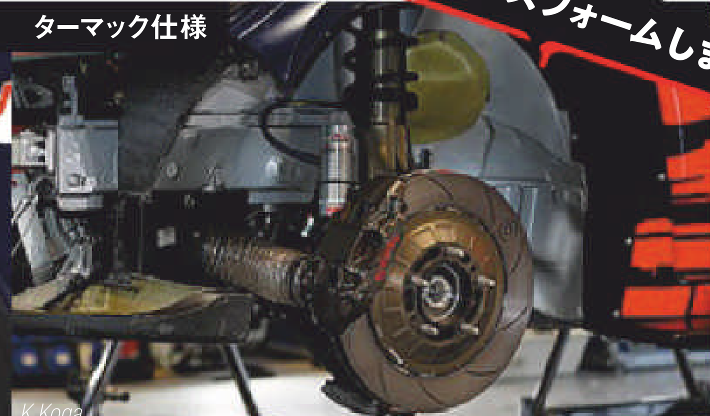
足がトランスフォームします

K.Koga

グラベル仕様



ターマック仕様



WRカーは足が長い。もちろん、股下ではなく、ストロークのことで、グラベル仕様だとホイールストロークは300mm以上あります。ジャンプ中はビヨ〜ンと伸びて、まるでバギーのような姿に。だからこそ、ジャンプの着地や荒れた路面でもタイヤがしっかりと地面を捉え、クルマが前に進むのです。石などが当たっても大丈夫なように、かなり頑丈に作られてもいます。ターマック（舗装路）ラリーでは車高がグッと低くなり、ストロークも短くなります。それでも段差や路肩がある一般道を走るため、サーキットマシンと比べたら足はかなり長いのです。

ラリージャパン公式ホームページ　https://rally-japan.jp

水泳も得意

実は吸気口を切り替えてます


M-SPORT

グラベルラリーではウォータースプラッシュと呼ばれる川渡りも頻繁にあります。バンパーレベルくらいの水深でも全開で通過するなど、WRカーは意外と水泳も得意。ただ、エンジンが水を吸い込んでしまうため、一時的に吸気口を切り替えてクルマの前部から水を吸い込まないようにしないと、ミスファイアしてエンジンが吹けなくなったり、最悪の場合、止まってしまったりすることもあります。2015年WRCメキシコでは貯水池に落ちて水没したマシンもありましたが、引き上げて水抜きし、翌日は競技に復帰。水陸両用車もビックリの耐水性？　ですね。



K.Koga

"飛型"にも車両特性が出る？

雪上でも舞います

実はハイスピード

「WRカーは雪道でも走れます」というのはかなり控えめな表現で、雪道では未舗装路と同じかそれ以上のスピードで全開走行が可能です。スノーラリーの平均速度は全WRCイベントのなかで例年トップ3に入るほど。それを可能にしているのは、ハリネズミのようにびっしりと金属製のスタッド（びょう）が埋め込まれた「スタッドタイヤ」を履いているから。雪面のグリップ力は驚くほど高く、雪上でのWRカーの走りは非常にダイナミックなんです。


M-SPORT

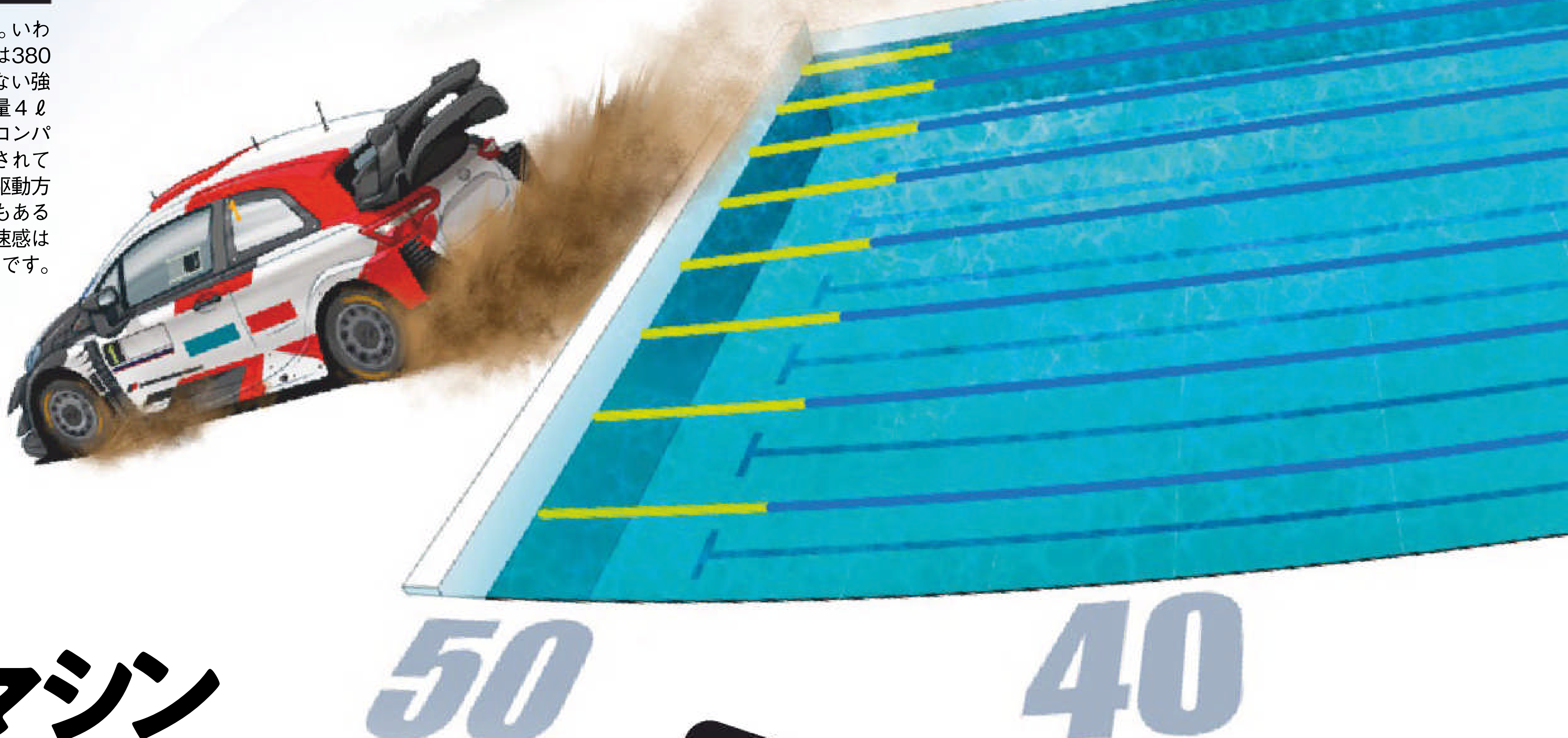
フォーミュラ並みの鬼加速

"ガツン"と来る走り出し



TOYOTA

WRカーのエンジンは1.6ℓ直列4気筒直噴ターボ。いわゆる"テンロクターボ"ですが、その公表最高出力は380馬力以上、最大トルクは425Nm以上ととんでもない強心臓です。自然吸気エンジンにたとえると、排気量4ℓクラスのパフォーマンスがあります。それがあのコンパクトで約1200kgという比較的軽いボディに搭載されているのですから、運動性能は圧巻です。しかも、駆動方式はフルタイム4WDなので、元F3ドライバーでもあるトヨタの勝田貴元選手によれば、ゼロ発進時の加速感は「ガツン」と鋭く、フォーミュラ以上に感じるそうです。



GT500並みの空力マシン



TOYOTA

風洞テストももちろんします


TOYOTA

WRカーは空力モンスター。リヤにはカーボン製の大型ウイングが追加され、フェンダーは大きく張り出し、バンパー下部にはディフューザーが。フロントはバンパーやフェンダーがダウンフォースを得やすい形状になっていて、カナードは上下2枚が標準仕様。まさにコンパクトGTカーと言える出で立ちです。このエアロパーツのおかげもあり、時速200km近いグラベルのコーナーでもクルマは非常に安定しています。競技の性格上、クルマが岩壁や木に当たることも多いので、エアロパーツはスペアがたくさん必要です。上の写真は風洞テスト中のヤリスWRC。

ホイールストローク最大300mm以上？

イラストはイメージです。実際には上の写真のようなシチュエーションでジャンプしています。

［集中連載］レーシングドライバー

第7世代インタビュー ⑧

福住仁嶺

恐るべき、〝弱虫〟。

福住仁嶺の速さは、誰もが認めている
だが、当の本人はみずからのことを「弱虫」と語り
いつも自信なさげにレースの世界を戦ってきた
そんな男が日本のトップフォーミュラで勝利を挙げ
高すぎる才能が覚醒しつつある
その事実にライバルたちが、戦々恐々としている

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：上尾雅英（Masahide Kamio）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）
田村 翔（Sho Tamura）／佐藤あやみ（Ayami Sato）

第7世代

日本のレーシングドライバーの年齢と、その活躍した時期から、本誌が独自に世代分けしたうち、最も新しい年代のこと。本企画は、この第7世代のなかから、すでに台頭しつつあるドライバーをピックアップしてインタビューする。

Nirei Fukuzumi ● 1997年1月24日生まれ

- 2014 —— F4 FCクラス（シリーズチャンピオン）
- 2015 —— 全日本F3（シリーズ4位）
- 2016 —— GP3（シリーズ7位）
- 2017 —— GP3（シリーズ3位）
- 2018 —— FIA F2（シリーズ17位）スーパーフォーミュラ参戦
- 2019 —— スーパーフォーミュラ（シリーズ7位）スーパーGT GT300クラス（シリーズチャンピオン）
- 2020 —— スーパーフォーミュラ（シリーズ8位）スーパーGT GT500クラス（シリーズ5位）

——あらためて、SUGOでのSF（スーパーフォーミュラ）初優勝おめでとうございました。

福住仁嶺（以下、福住）：ありがとうございます。レースが終わった後、あんなに満足した気持ちで家に帰れたことは最近なかったです。ちょっとごほうびみたいな感じで牧野（任祐）とおいしい牛タンを食べて、本当はビールを片手に新幹線に乗りたかったんですけど、いまお酒は何も置いてなくて。それでも、しばらくはうれしさが続いた状態で過ごすことができました。ただし、その週末にカートのレースがあったので、木曜日にはもう心に余裕がなかったです。

——トップドライバーも多く出場したOKチャンプですね。ゲストドライバー枠だし遊び感覚かと思ったんですけど、そうではなかったと？

福住：みんな結構ガチでした。遅いと言い訳できないみたいな空気もあって、かなりピリピリしていて。カートは8年ぶりだったので全然乗りこなせず結果はイマイチでしたが、怪我をしないで無事に終われたので良かったです。

——カートと言えば、優勝したSUGOではカート界の重鎮である河本卓也さんのレプリカヘルメットを被っていましたが、それはなぜですか？

福住：本人は周りにはあまり言っていなかったみたいですが、年末年始に病気で入院されたんですよ。いままでそういうことはなかったので心配しましたし、カート時代にたくさんお世話になったのにまだ何も恩返しできてない



なと思い、SUGOはレプリカヘルメットでいこうと。

――そのレースで勝ったわけですが、河本さんとは話をしましたか？

福住：はい。『俺、死んだことになっとるやないか』と冗談半分で言ってました（笑）。河本さんの奥さんからも、本当にうれしそうだったと聞きました。ただ、あのタイミングで勝ってしまったので、今後もあのヘルメットでいかないといけないような流れになっています。子供のころにカエルが好きだったのでヘルメットを緑色にしていたんですが、（鈴木）亜久里さんには『緑が良くなかったんじゃないの？』と言われました。なので、来年以降のヘルメットはちょっと考えないといけないですね。それで運が引き寄せられるのであればいいし、どんな手を使っても優勝できればいいので。

――河本さんへの特別な思い……。

福住：中学から高校にかけていろんなことが重なり、感情もあまりなくなって、人間ってなんで生きているんだろうみたいに考えたり、精神的にかなり厳しい状況でした。レースをやめたいと思った時期もありましたが、この先ひとりでどうやって生きていけばいいんだろうと考えたときに、自分にできることはやっぱりレースしかないなと。そういうときに京都の河本さんの家に住み込ませてもらい、事務所の手伝いをしながらレースを続けていたんです。

――本当の意味での恩人ですね。

福住：はい。河本さんに助けてもらいながら鈴鹿のSRS‐Fに通い、同時にダンロップにサポートしてもらって

S.Tamura



S.Kusakai

GT第２戦富士では、この日優勝したアステモを終盤捕らえてトップに浮上。しかし、その後黄旗追い越しのペナルティを受けて今季初優勝は幻に。レース後、うなだれる福住を慰める野尻の姿があった。

M.Kamio



写真は昨年第７戦もてぎでGT500初優勝したときのもの。インタビューを受けながらこみ上げるものを拭う若者を、笑顔で見つめる先輩と師匠。そしてそれを背後から見守るエンジニアやメカニックたち。「優勝できて良かったです。ありがとうございます」と、なんとか絞り出す。


S.Kusakai

SFでコンビを組むのは杉崎エンジニア。オフのときでも福住のほうから積極的にコミュニケーションを取るようにしているという。そうして自分の課題でもあるエンジニアリング面を強化している。

全日本カートにも出ていました。あのときはチャンピオンを獲らないと終わりと言われていましたし、スクールに落ちても終わりなので、プレッシャーで本当にきつかったですね。それだけに、スクールに受かった後にカートの最終戦でチャンピオンになれたときは、本当にうれしかったです。

――そうすると、その2013年ごろが精神的にもっとも厳しい時期だったのでしょうか？

福住：いえ、一番つらかったのは、FIA F2とSFを同時にやっていた2018年です。本当に何もかもうまくいかなかったし、トラブルも出たし、厳しい現実を見せつけられました。加えて、あまり話す相手もいなかったので、あのときがやっぱりピークでした。

――当時バルセロナでF2を取材したオートスポーツの田中（康二）編集長は、『精神的にかなり追い詰められていて、見ていられないくらいつらそうだった』と非常に心配していました。

福住：予選も決勝もダメ、ミスもするとか、目の前のことに対してすごく自分を責めていました。昔からそうなんですけど、少しでもうまくいかないと『もう俺はダメなんだ』とすぐに思っちゃうタイプでしたし、あのときはうまくいかなことが続き、せっかくチャンスをもらったのに活かし切れないなんて、これが俺の実力なんだと思っていました。だんだんいやになってる自

S.Tamura



自分は弱虫でビビリ でも妻と2匹の猫の存在は とても助かっています

A.Sato



奥様は有名YouTuberの佐藤あやみさん。福住も登場するが、やや口数が少ない。「ああいうの、苦手なんですよ」と、テンションの置きどころに困る福住に、ぜひグッドボタンを。

分もいたんですよね、レースが。それってただの屁理屈だし、子供みたいと思いますが、でもそういうことにあまり直面したことがなかったので、自分を責めすぎて本当に疲れていました。

――チーム力の低さやクルマに問題が多発するなど、実力を発揮しづらい状況だったと思いますが、そこからよく立ち直りましたね。

福住：いまもレースができているのは、周りが助けてくれたおかげですし、何よりもホンダの人たちに応援していただき、信じてもらえたからこそ次の年にスーパーGTとSFをやらせてもらい、いまがあるんだと思っています。

杉崎エンジニアとの信頼関係

――最近は前向きに見えますし、とくにSFでは気持ちの強さを感じます。

福住：前ほどは追い込まれた状況ではないですし、速さを見せられたり前を走れていたら、それはひとつのがんばった点だと思うようにしています。トラブルが起きても、仕方ないなといまは思えます。自分を責め続けることに疲れてしまった部分もありますね。

――気持ちを切り替えられるようになったことは、間違いなくプラスに働いていますよね。

福住：SFに関しては多少自信がついてきています。鈴鹿ではポールポジションを獲れたし、今回優勝したりとか、いろんな部分で余裕が出てきているようにも感じます。ただ、野尻（智紀）さんとふたりで戦うGTはまた別ものですし、今年の第2戦富士では自分のミスで悔しい思いをしたので、不安要素はまだ残っていますが。

――今年2月にご結婚をされてからさらにポジティブになったと、チームの方々は言ってますが、それについてはどう思いますか？

福住：そうかもしれないですね。『ダメならダメでまた考えればいいじゃん』とか、『レースがなくなってもどうにでも生きていけるよ』と言ってくれるだけでも、気持ち良くレースに行けるようになりました。

――奥様のその言葉は心強いですね。

福住：僕は自分のことを弱虫というかメンタルが弱いなと思っていますし、めちゃくちゃビビリなので、サーキットに行きたくないとか、朝起きたくないときもあります。でも、やっぱりプレッシャーに押し潰されて終わったり、負けてしまうよりも、普段の自分のテンションでレースをできたほうがいいので、妻がそう言ってくれるのは本当にありがたいです。また、レースでいろいろ大変な思いをしてきて帰って来ても普通の家庭があって、妻だけではなくていまは猫も2匹いるんですけど、つらいときにそばにいてくれるのはすごく助かっています。家族のためにもがんばろうという気持ちにもなりますし。だから、周りが『奥さんのおかげで良くなった』と思ってくれるのはいいことですし、僕としても、結婚したこのタイミングで優勝できてうれしかったですね。

――本当に素晴らしい奥様ですね。しかし、福住選手が自分の弱さを隠さないで語れるのは、本質的な部分が強いからではないかと思うのですが、ドライバーとしてご自分の強みは何だと思いますか？

福住：強みって……ほかの人たちは何て答えているんですか？

――たとえばバトルでは絶対に引かない、ブレーキングには自信があるとか。

福住：う～ん、強みは最近全然ないんですよね。だから、ないと思いますって書いておいてください（笑）。

――分かりました。きっと福住選手らしさが伝わると思います。あらためてSFについて聞きたいのですが、18年にスポットで初出場してから4シーズン目での初優勝でした。

福住：自分の感覚としては、すごく長かったですね。フォーミュラで優勝したのは2017年10月のGP3ヘレス以来だったので。優勝したことによって、またがんばろうと思えました。

――ダンディライアンでは山本尚貴選手と2シーズン一緒に走り、今年はその山本選手と組んでいた杉崎公俊エンジニアが福住選手の担当になりましたが、彼らから何かを学びましたか？

福住：尚貴さんと組ませていただいて、どんなふうにレースにアプローチして、どういうふうにセットアップをして、どう自分の時間を使ってレースに備えているのかといったことが、すごく勉強になりました。その経験もあって、僕も今年からフィジカルトレーナーさんをつけるようにしました。

――杉崎エンジニアにお話しを聞いたとき『速さは何も問題ない。ただクルマに対する知識や理解が足りていなかったので、今年はそこを学んで、何が起きているのかをより正確に感知し伝

SF第２戦鈴鹿で初PPを獲得。決勝でも圧倒的速さを見せながらも、タイヤバーストで初優勝はお預けに。２日間で天国と地獄を味わった。直後のGTでも優勝できなかったが、その悪い流れをみずから断ち切った。

S.Tamura





S.Tamura



えられるようになってもらい、セッティングについて語れるように勉強してもらっています』と言ってました。

福住：何も考えずに乗るタイプではあったし、海外でGP3をやっていたときも、与えられたものだけでがんばるみたいな感じでした。だから、そういった知識に関してはすごく遅れてしまって、それもF2で苦労した理由のひとつだったと思います。いまでももうちょっと細かくクルマのことを言えないといけないと思いますが、杉さんが考えてくれたメニューでカバーしてもらっています。ただ、僕自身もできるだけ貪欲に考えるようにしています。最近は杉さんにプライベートでも会ってもらい、クルマのことを話したり、レースでのセッティングを振り返ったりしています。そういった、ひとつひとつの努力が優勝につながったのかなと思いますね。

――素晴らしい関係を築いていますね。

福住：杉さんは僕に対して本気で向き合ってくれていますし、ああいうふうに優勝で涙を流してくれるなんて、思ってもいませんでした。僕と同じ気持ちでやってくれていたんだなとか、同じくらい大きなプレッシャーと戦っていたからこそ、あのように感情的になったんだと思います。あの優勝はいろんな意味で本当に大きな一歩でした。

野尻からの言葉

――今年は牧野選手がチームに入りました。

福住：やっぱり一番比較される相手だと思いますし、お互い勝ち負けを強く意識するとは思いますが、普通にしゃべったりはしますし、いいライバル関係で自分をさらに追い込める相手です。ただし、今後はお互い近い位置でレースをすることになると思うので、関係がぎくしゃくするときも絶対に来ると思います。いまは大丈夫ですけど、（ルイス）ハミルトンと（ニコ）ロズベルグがああなったように、誰とでもそうなる可能性はありますから。

突然海外に来いと言われても
どんなカテゴリーでも乗りこなせるようになりたい

――フォーミュラレースで勝者はひとりしかいないですしね。

福住：生き残るためにやっているし、本当に人生じゃないですか、レースって。ただ、F4とかを見てると、最近の子たちは仲良しな子が多い気がします。ライバルの活躍をちゃんと称えますし。もちろん、それはいいことなんですが、僕自身は誰かを称えたりとかいっさいしなかったです。スクールのときも最終選考では誰とも話さなかったし。昔のほうが、もっと全員が意識し合っていたように思います。

――スーパーGTでは、GT300で高木真一選手と組み、GT500では野尻智紀選手と組んで2年目ですが、福住選手にとって彼らはどのような存在ですか?

福住：先生というか、自分を成長させてくれる存在ですね。高木さんからはタイヤやクルマの作り方などいろいろ学びましたし、釣りにも連れていってくれました（笑）。メンタル面でも助けてもらい、落ち着いてレースをすることができていたと思います。野尻さんはクルマに対してすごい細かくて、基本的には野尻さんがクルマを作ってくれているのですごく助かってます。人に対してもすごく繊細な方で、自分と似ている部分があると思います。以前は少しピリピリしていた印象がありましたが、最近はダメならダメでも、自分のペースでがんばろうと言ってくれたり、そう思わせてくれたりします。

――第2戦の富士では、福住選手がトップを走っていたときに黄旗追い越しでペナルティを受けましたが、そのときも怒ることなく、むしろ落ち込む福住選手を慰めていましたね。

福住：はい。あれもドライバーの目線だからこそ分かることなので、ああいうふうに接してくれたと思うんですけど、僕の気持ちを本当に分かってくれる人です。僕もまた、野尻さんの気持ちが分かりますし、昨年もお互いを責めるみたいなことはいっさいなかったです。気持ちの部分だったりレースでの強さなど、同じ目標に向かって一緒にレースをできていますし、本当にいい関係だと思います。野尻さんだけでなく、エンジニアのライアン（ディングル）さんも含め、いまはチーム全員が一丸となっている気がします。



SF第３戦SUGOで、悲願の初優勝を決め、バルクフェルメでは勝利を噛みしめる。メットのカラーは、苦しんだ若い頃に助けてくれた大恩人・河本氏のレプリカ。これ以上ない恩返しとなった。

――SFでの初優勝後、野尻選手から何か声をかけられましたか？

福住：僕のところにわざわざ来てくれて『いいでしょ』と。以前、僕が精神面で参ってるときもあったので、優勝するってこういう気持ちなんだよと伝えたかったのかなと思います。落ち込んでいたときは野尻さんだけでなく、尚貴さんもすごく助けてくれましたし、伊沢（拓也）さんも何かあったときは常にLINEでメッセージをくれます。本当に優しい先輩方のおかげで気持ちを保つことができ、その結果優勝できたと思うので、皆さんには本当に感謝しています。

――いまはSFとGTでチャンピオンになることが最大のターゲットだと思いますが、将来的に何か別の目標はありますか？

福住：目標はでかく持たないといけないと言われているんですが……（笑）。いまはこうしてダブルタイトルを獲れる可能性がある環境にいるので、まずは自分が出ているカテゴリーで精一杯がんばり、その上で突然海外に来いと言われても、どんなカテゴリーでも乗れるようなドライバーになりたいですね。ニック（キャシディ）やフェリックス（ローゼンクヴィスト）、あとアレックス（パロウ）もそうですが、何でも乗りこなせるからこそ、フォーミュラEやインディなどいろいろなカテゴリーに呼ばれるじゃないですか。なので、いずれはパッと乗ってパッと結果を残すことができる、海外でも必要とされるようなドライバーになることが僕の一番の目標です。

JAF F4 PADDOCK NEWS Vol.2

2021 FORMULA 4 CHAMPIONSHIP

国内唯一開発競争のある ミドルフォーミュラF4の魅力を探る

Text：髙橋カズキヨ（Kazukiyo Takahashi）
Photo：堤 晋一（Shin-ichi Tsutsumi）／酒井聖一（Seiichi Sakai）／HAMMER RACING

“JAF F4の規格外ジェントルマン”ハンマー伊澤 オヤジはどこまで速くなれるのか？

「最近はまだまだいけるぞっていう感じがしてきました（笑）」

控えめながらも自信を隠さずに話してくれたのは、“JAF F4の規格外オジサン”として、若手をも飲み込む速さを見せるハンマー伊澤。大工出身というスキルも活かし、JAF F4車両へのコンバート&製作を自ら手掛け、「ハンマーレーシング」というレーシングガレージまで立ち上げてしまった。

「年をとるにつれて、どうしても反射神経や視力は落ちるし、肉体的にはいい方向に行くわけはない。衰えていくんだろうなと思っていたんです。でも、陸上競技などとは違い、レースはクルマを使って速さを競うスポーツ。自分の能力をまだ出し切っていないというか、伸びる感じがするんですよね」

実際、ここ最近のスピードアップの歩幅の大きさには特筆すべきものがある。たとえば、現在のクルマでのSUGOベストタイムで見ると、2019年は1分23秒9（予選時）だったが、今年は1分22秒1（同）に。2秒弱も上げているのだ。「SUGOは初めて走ったときから好きなコースですし、今年はコンディションも良かったですからね」と謙遜するが、現在54歳のジェントルマンドライバーのそれではない。周囲の警戒レベルは上がる一方だが、近ごろは「アイツは取り組み方が違う」と驚きとリスペクトの混じったものへと様相も変わってきた。

スピードアップの要因は「とにかく走行量が増えたこと」だと本人は言う。

「19年は大工の仕事をやりながらのレース活動でしたので、練習はほとんどできませんでした。練習も漠然と走るのではなく、自分の限界を超えるようなことを何かひとつ試しています。そう言うとカッコよく聞こえますが（笑）、インパクトのあることをしないと、カラダが覚えないような気がするんですよね。だから、ガレージのお客さんから、『何m看板でブレーキングしますか？』と聞かれても、気にしていないから答えられなかったり（笑）。それが考えるきっかけにもなります。少なくとも僕の場合は、スピード不足はドライバー側の問題が大きいと考えているので、そうした積み重ねや習熟が進んだことが大きいのかなと思います」

もちろん、クルマ側でのスピードの



S.Tsutsumi













S.Tsutsumi　S.Tsutsumi　HAMMER RACING　S.Tsutsumi　S.Tsutsumi　S.Tsutsumi

創作性あふれるオリジナルパーツ

（上から時計回りに）単体で置かれているのが、今季開幕戦鈴鹿で使ったフロントウイングのフラップ。メインプレーン級の大きさだ。このクルマはFルノーベースで、フロントウイングのメインプレーンの角度は固定タイプだったが、調整可能なものにハンマーが作り変えた。２枚とも一番寝かせて状態で走り出したが、それでも効きすぎだったという。現在装着されているフラップはアルミ板を折り曲げた自作品。ノーズは「ドラッグ低減というよりもルックス重視」（ハンマー）。発泡ウレタンで成型後、より鋭くなるよう削ぎ落していき、カーボン地を貼り込んだ。リヤウイングは左がノーマル、右がハンマー製。ハンマー製は市販品のメインプレーンにパテ盛りをしてウイング形状を強めた。また、JAF F4車両規定ギリギリまで後退。サイドポンツーンはドラッグ低減のため、ノーマル（カーボン製）から厚みを削りつつ、絞り込みを強めて小型化。上面の位置も下げてある。

探求にも余念がない。具体的なトライや落とし込みの例は上の写真を見ていただきたいが、今季開幕戦鈴鹿では持ち前の機動力により、現場でガーニーフラップを急きょ製作。大幅なタイムアップを果たしてしまった。

「レース本番で鈴鹿を走るのは今季開幕戦が初めてで、『鈴鹿はダウンフォースがないとダメ』という先入観を持っていました。それで、フラップをかなり大きいものにした鈴鹿用フロントウイングを作っていったのですが、前はたしかに食いつくけど、130Rで舵を少し当てただけでリヤが流れる感じになってしまいました。逆にそのフラップを外したら、全然曲がらない。だったら、中間をとってみようと。フラップ用に18㎜くらいのL型アングルをホームセンターで買ってきてガーニーフラップを作ったら、激変しました」

予選ではいわゆる"どアンダー"。決勝はアンダー解消とはならずも、ベストタイムで2秒弱アップ。10番手スタートから4位でチェッカーを受けた。

「このあたりはまだまだ手探りですが、鈴鹿ではクルマを少しいじるだけで大きく変わるということを体感できましたし、いいデータを採れたと思います」。

これらはあくまで一例だが、こうしてドライビングとクルマ作りを融合させてスピード強化を図っていったことが、現在のハンマーの進化につながっていることは間違いない。もちろん、いまのタイムに満足することなく、さらなるタイム向上を狙っている。

「好きなSUGOで言えば、なるべく早く1分21秒台に入れたい。今年は金井選手が予選で出していました。このクルマ（「疾風」：はやて）を導入してから3年。セッティングもまずまず出てきていますし、あとは個々のコースへの合わせ込みの精度アップがカギですが、それも含めて、まだまだタイムは伸びると思っています」

S.Sakai



SUGOの２戦目（第４戦）のハンマーは２番手スタートからの２位で、優勝した宮下源都（ポールポジションスタート）とは約0.7秒差でチェッカー。ベストタイムでは宮下を約0.26秒上回った。

HAMMER RACING



アルミ製シャシーで３年ほど走った後、カーボン製の中古にスイッチ。ちなみに、ハンマーと練習を積むことも多い若手の三井優介は「速さをどこまでも追い求めている方です」とその姿勢に感服していた。

チームスーパーライセンスの挑戦 2021

FORMULA REGIONAL JAPANESE CHAMPIONSHIP Round 1 Okayama

海外のミドルフォーミュラシリーズでも有力チームとして実績を重ねてきたチームスーパーライセンス。2021シーズンは昨季に引き続き、フォーミュラ・リージョナル・ジャパン（FRJ）に参戦する。ドライバーには、昨季2大会にチームスーパーライセンスからスポット参戦し、もてぎでの第1レースで3位フィニッシュを果たした三浦愛を全戦で起用。ミドルフォーミュラでの優勝を強く視野に入れ、まずは表彰台フィニッシュを目標に戦っていく。

開幕ラウンド岡山（3レース制）の予選、前日の専有走行からエンジニアともにクルマのバランス改善に成功した三浦は、レース1から4、3、4番グリッドと、表彰台を充分に狙えるポジションを確保する。だがレースでは、松浦孝亮監督、三浦本人も「大きな課題」として挙げている序盤のペースアップが不十分で、3レースとも後半に追い上げる展開に。それでも、レース2の後半はトップと遜色ないペースまで上げており、ファイナルラップに自己ベストタイムを記録。3位でチェッカーを受けた。

松浦監督は「レース2が本来の三浦に近いレースだったと思います。スタート直後からあのペースで走ることができれば、1周目からポジションを上げるチャンスがあったはずで、もっといい展開に持ち込むこともできたと思います。序盤の入りを改善できれば、すぐに優勝争いに加わるチャンスもある」とまずはポテンシャルの一端を見せたことを評価。三浦も「前車から離された後に追い上げるという展開になってしまいました。最初から自分のトップスピードに持っていくことができれば、上のポジションで戦えると思います。そこをいち早くクリアしたい」と課題のなかに手応えを感じている。もちろん、物足りないリザルトであることは本人も重々承知。「次の大会では3レースとも表彰台以上の結果を残せるように準備して臨みます」。

また、同じくチームスーパーライセンスからマスタークラスにエントリーしている畑亨志は、レース2でクラス3番手スタートから同4位でチェッカー。次の大会では表彰台をターゲットに、シリーズタイトル獲得も強く睨む。

三浦愛が3位表彰台、次戦優勝を期す



Race 1			2021.06.26 | Cloudy, Dry | 18 Laps		
Pos.	No.	Driver	Time / Gap	Best Time	Lap
1	6	Yoshiaki Katayama	26'13"277	1'26"614	12
2	28	Yuga Furutani	14"609	1'27"320	12
3	87	Yusuke Shiotsu	20"624	1'27"610	13
4	8	Ai Miura	21"344	1'27"460	11
12 / M6	7	Takashi Hata	2 Laps	1'29"628	5

Race 2			2021.06.27 | Cloudy, Dry/Wet | 18 Laps		
Pos.	No.	Driver	Time / Gap	Best Time	Lap
1	6	Yoshiaki Katayama	28'48"935	1'26"987	17
2	28	Yuga Furutani	2"161	1'27"091	16
3	8	Ai Miura	10"526	1'27"281	18
9 / M4	7	Takashi Hata	50"908	1'29"731	10

Race 3			2021.06.27 | Cloudy, Dry | 18 Laps		
Pos.	No.	Driver	Time / Gap	Best Time	Lap
1	6	Yoshiaki Katayama	26'27"528	1'27"434	15
2	28	Yuga Furutani	0"792	1'27"313	14
3	87	Yusuke Shiotsu	8"834	1'27"879	6
4	8	Ai Miura	12"299	1'27"885	13
11 / M5	7	Takashi Hata	1'05"343	1'29"945	5

M：マスタークラスの順位
Okayama International Circuit: 3.703 km





（上）レース1と3は4番グリッドからのスタート。両レースとも、序盤の3～4番手争いを早く抜け出せていれば、という内容だった。（右2点）全日本F3 Nクラス優勝の実績もある三浦にかかる期待は大きい。レース2での3位表彰台は最低限の結果とも言えそうだ。レース2での三浦のベストタイムはトップと約0.3秒差。タイムアップの余地もまだある。



auto sport Web shop

オートスポーツ公式通販サイト

SUPER GT参戦チームのオフィシャルキャップを
ご紹介いたします
(autosport web shopで販売中です)

https://as-web-shop

TEAM KUNIMITSU



価格：各5000円(税込)

TGR TEAM au / KeePer TOM'S



価格：各4180円(税込)

TGR TEAM ZENT CERUMO



価格：①②3500円(税込)
③5000円(税込)

Yogibo Drago CORSE



価格：3800円(税込)

TGR TEAM WedsSport BANDOH



価格：①5280円(税込)
②4730円(税込)



N2仕様の旧型フィットハイブリッド（GP5型）が目指した限界値

“純正流用”でどこまでいけるか？

Text：田中康二（Koji Tanaka／本誌）　Photo：Club Racing　取材協力：横浜ゴム／HPI／SEV

参加型レースの真夏の祭典「もてぎEnjoy耐久レース」（通称：Joy耐）は「パドックのガソリンスタンドで燃料給油」を象徴としたユニークな独自ルールが受け入れられ、2001年の初開催から20年以上も続いてきた。多くの車両に勝つチャンスを与える目的で「排気量差（性能差）＝燃費差」ととらえ、あらかじめ決勝レース中の燃料給油量と給油時間を設定。「速い（燃費の悪い）車両＝うさぎ」「遅い（燃費の良い）車両＝カメ」にたとえることで、幅広いマシンに総合優勝の夢を与え、参加者を集めてきた。

そんなJoy耐に2004年からハイブリッド車両で参戦を続けているのが、本田技研工業ものづくりセンター（当時は本田技術研究所）の有志が自己啓発の一環として活動するチーム「ハイブリッド・レーシング」だ。現在、ル・マンを3年連続で制しているトヨタが、ハイブリッド車両を初めてレースに持ち込んだのが2006年（レクサスGS450hで十勝24時間に参戦）。ホンダのハイブリッド・レーシングは、その2年前から初代シビックハイブリッド（ES9型）をJoy耐に投入し、同2代目（FD3型）ではニュル24時間にも参戦した実績を持つ。じつは、このシビックハイブリッドを筆者も運転させていただいたことがある。「回生させる独特のコツ」や「電動アシストが効いたときの恩恵」を身をもって知ることができ、それは目から鱗が落ちまくる体験だった。そのときの貴重な経験は、いまだに本誌の制作に活用させていただいている。

さて、そんな彼らは2014年からフィット3ハイブリッド（GP5型）に車両をスイッチ。当初はN1規定による参戦だったが、その後は〝純正パーツの流用〟を施しながら戦闘力を上げ、現在はN2規定車両になっている。

その〝流用元〟は先代ヴェゼルハイブリッドが大半を占める。GP5型フィットとヴェゼルハイブリッドのエンジンはともに1・5ℓ直列4気筒であるが、前者がポート噴射であるのに対して後者は直噴。また、ハイブリッドシステムもヴェゼルから換装することでシステム最高出力は152psとなり、燃費と速さを向上させた。軽量化にも抜かりはない。フロントを除く5枚のウインドウガラスをアクリル化しているほか、ヘッドライトとボンネットはベーシックなGグレードのものに変更。こうした積み重ねにより当初は1200kgを超えていた車重が、現在は約1000kgにまで削ぎ落とされている。チームのメンバーは「これ以上は無理」というところまでクルマを作り



2004年、世界に先駆けてハイブリッド車両をレースに投入したハイブリッド・レーシング。ミニJoy耐では3度の総合優勝を果たしているが、Joy耐は未勝利。初参戦から20年目という節目の2023年までに悲願達成なるか。



2021もてぎEnjoy耐久レース

●6月27日（日） ●ツインリンクもてぎ（4,801m）7時間
●参加：73台 ●完走：67台 ●天候：曇り ●コース：ドライ

順位	No.	車名	車両型式	周回
1	63	K+UPSEEKERMVFIT	GK5	154
2	75	ACELINE'S137EG6	EG6	154
3	95	日光WM FIT3	GK5	154
4	38	油そば春日亭レーシングチーム	GK5	154
5	5	POTENZA WAKO'S MART MR2	AW11	154
6	7	Versus racing FIT	GK5	153
7	888	セレクトホテルズグループFIT	DBA-GK5	151
8	32	リプロ東日本&RSFステージ	ND5RC	151
9	14	K2レーシングスターレット	EP82	151
10	77	WINIX★FIT	GK5	151
11	100	フォーチュン・松永建設FIT	GK5	151
12	60	G/M☆SSRスノコWMFIT	GK5	151
13	78	SPMコミネプロセスEP	EP82	151
14	76	SPMアウトモーダFKヴィッツ	NCP13	150
15	26	エンドレスアドバンターマックVitz	NCP91	150
16	21	釧路観光応援隊KMS制動屋EP	EP82	150
17	740	TAC FIT GK5	GK5	150
18	89	ホンダアクセスモースポ部FIT	GK5	149
19	188	KRacWedsWMレビン	AE111	149
20	87	三鈴オートざわけんEP82	ep82	149
21	246	Yuki&おぼっちゃまズDC5	DC5	149
22	101	FWGコサリック・ワンNSX	NA1	149
23	380	チームSAYAMA GK5	GK5	149
24	986	TOYOTA自動車部 AE86	AE86	148
25	36	HCM☆NOC☆DL☆FIT	GK5	148
26	9	TBO稲森総建ディーライズEP	EP82	148
27	8	新菱★DXLネオグローブGE8	GE8	148
28	129	いけだ不動産μ俊幸MOTY82	EP82	148
29	48	ワコーズEDニルズGE8	GE8	147
30	80	もてぎのおじ様と娘達とルミルミ	FD2	147
31	0	旭興産FITニルズED	GE8	146
32	1	ワコーズEDニルズMX5	MX5	146
33	33	GKあい実の苺EG6	EG6	146
34	20	M-Racing S2000	AP1	146
35	2	KデンタルEDニルズワコーズ	DC5	146
36	10	バルケッタたくみスターチNA6	NA6CE	145
37	3	J-MACニルズNKG☆STK	MX5	144
38	43	スーパースターレット	EP82	144
39	29	TNS FIT4 e:HEV	GR3	143
40	19	塩岡SPスノコACREレビン	AE111	143
41	46	ナイスミドルwithP	GK5	143
42	84	SEV・ADVAN・2-11	2-ELEVEN	142
43	901	Ano Family A1	8X	141
44	11	PMC・S 86	DBA-ZN6	141
45	74	チームWAKO	GA2	139
46	81	ポップG栗原オートEP82DL	EP82	139
47	904	GVRT Audi A1 02	8X	138
48	82	ブアマンズR☆ライア☆DC5	DC5	138
49	375	TVC 砂子塾 M2CSR	CBA-2U30	137
50	15	K2レーシング2号機	EP82	137
51	905	Hitotsuyama A1	8X	137
52	104	I love S2000	AP1	137
53	24	WITH ME CIVIC	EK9	136
54	23	NTCパルサー	JN15	134
55	72	日本自動車大学校ロードスター	NB8C	134
56	4	JY・キョウセイ・スターレット	EP82	134
57	903	GVRT Audi A1 01	8X	133
58	902	Training Jpn A1	8X	133
59	39	セブリングシビック	EG6	129
60	91	ブレイズYHシムスBRZ	ZC6	129
61	88	レーシングチーム燻銀 じ様会	AE-111	123
62	25	テクノマイスタースターレット	EP82	119
63	69	HR&CR_FITHYBRID	GP5	107
		以上チェッカー		
64	44	RYP☆CREO☆コナ☆82	EP82	148
65	52	PETRONAS光和燦賊9	EK9	141
66	41	GulfリミットR&R☆GK5	GK5	120
67	18	ESR RACING	DBA-ND5RC	119
		以上完走（規定周回数：107Laps）		
	98	LAM P+ Df Vitz	NCP91	96
	16	オートレット☆スズバン☆Gr1	EG6	87
	73	DFガレージ北関東DC2	DC2	80
	99	HRインテグラ	DC5	67
	47	わいわいけースターレット	EP82	74
	6	versus racing 浦和興産 FIT	GK5	0

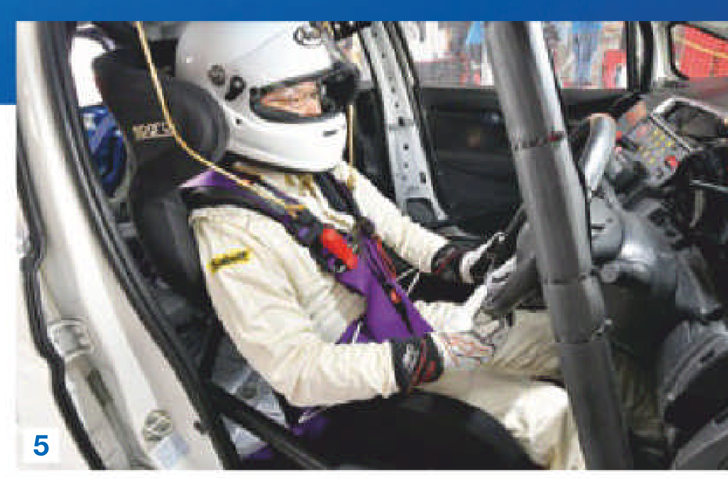








1）エンジンは先代ヴェゼルハイブリッドのLEB型に換装。1.5ℓ直列4気筒という基本スペックに変わりはないが、GP5型フィットハイブリッドがポート噴射（最高出力110ps／最大トルク13.7kg-m）なのに対して、ヴェゼルは直噴（132ps／15.9kg-m）。エンジン単体で20馬力以上の出力向上を果たしている。
2）3）トランク下に格納されているリチウムイオンバッテリーも、フィットハイブリッドに比べて4セル多い先代ヴェゼルハイブリッドのものを移植。蓄電性能が上がり、アシスト時間も増している。モーターもヴェゼルから移植することでシステム最高出力は152psに。
4）コーナー進入の際、回生のために手前でアクセルを離す必要のあるハイブリッド車両は、ターンイン時にフロントに荷重を乗せづらい。そうした車両特性とのマッチング（荷重が乗っていなくても舵が効きやすい）を考慮した結果、タイヤはヨコハマの『ADVAN A050』を選択している。ドライ時はフロントが205/50R15のMコンパウンド、リヤは195/55R15のMHコンパウンド。
5）6）ミッションも先代ヴェゼルハイブリッドに採用されている7速DCT（デュアル・クラッチ・トランスミッション）に換装。クラッチペダルはなく、ドライバーは完全にアクセル／ブレーキの2ペダルだけで操作する。6点式のレーシングハーネスは「締める／緩める作業が容易にできる」と好評なHPI製。





込み、今年のJoy耐に臨んでいた。

決勝中は1回の給油量が30ℓで、給油時は11分間のピット滞在が義務づけられている。その条件をもとに事前に弾き出したシミュレーション結果は「7時間で155周」というものだった。ところが、結果は左のリザルトにもあるように63位。決勝レース4時間を経過したところで、エンジンとトランスミッションのあいだにあるDCTクラッチの締結部が破損するトラブルに見舞われてしまったためだった。そこまでは順調にレースを進めていただけに、勝負権を失った瞬間、チームメンバーのなかには目を潤ませる者もいた。

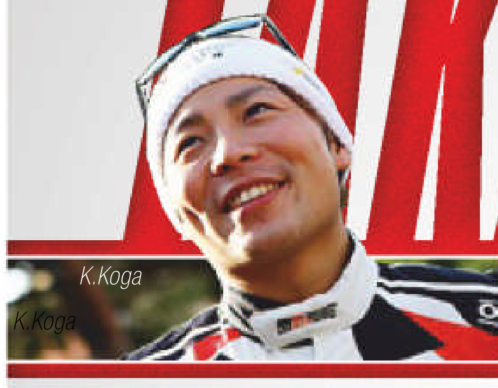
今年のJoy耐は無念な結果に終わってしまったものの、チームはすでに次の戦いに目を向けている。これまで3勝（15、17、20年に総合優勝）を挙げている2時間耐久「ミニJoy耐」での4勝目を目指し、入念な準備を開始した。



前後左右のロワアームに『SEVアバンアーム』（写真左側2点）、室内中央には『SEVセンターオン スタイル レーシング』（最右写真）、さらにブレーキキャリパーには『SEV-AL typeR』（写真右から2番目）を装着。未装着時と比べると「ターンイン時にサスペンションがしっかりと動く」ようになり、また車両の姿勢が変わり始めた際には「リヤスタビリティが高くなりつつも、思いどおりにヌルヌルと動くようになった」とドライバーから高評価。

大好評連載！

TAKAMOTO KATSUTA


K.Koga

ケニア前までの5戦すべてで6位以上のフィニッシュ
という安定した成績を残してきた貴元選手
いい流れで臨んだサファリ(ケニア)では初の表彰台！
ただ、打ちひしがれた面もあったラリーだったようです

WRCへのペースノート 2021_Page 2 Safari Rally Kenya

Text：勝田貴元（Takamoto Katsuta） Photo：古賀敬介（Keisuke Koga）／Red Bull

最終日前の「マジっすか……」


Red Bull
「以前のサファリは非常に長く、クルマのケアがより重要だったと聞きます。いまは総距離が短い。走り切るのが大前提ですが、純粋な速さも重要。今回は速いペースを保ちながらクルマの限界を見極めてケアするというラリーだったと思います」と貴元。(as)

サファリは19年ぶりのWRCカレンダー復活ということで、全現役ドライバーが初めての走行。僕もレッキから新たな発見が多く、学びの多いラリーとなりました。サバイバル戦になるだろうと予想していたので、コンスタントにトップ５以内のタイムを刻みながら、プッシュできるステージで猛プッシュするというスタンスで挑みました。

難しかったのが、高速セクションのなかに潜む大きな穴やバンプ、岩や荒れた路面。基本的にどのステージもハイスピードなところが多く、路面が荒れているからといって、少しでも車速を落とせば大きなタイムロスに直結するような場所が多くありました。ラインやクルマの姿勢、進入スピードを少し間違えると、クルマにダメージを負ってしまうということでもあり、レッキの段階で僕たちドライバーの悩みのタネとなっていました。

そうしたことを踏まえ、ドライビングだけでなく、クルマのセットも速さを追求したものというよりは、バンプなどでダメージを負わないようなセットで行きました。たとえば、グリップやトラクションを多少犠牲にして、車体のサポート重視の足まわり、いわゆる硬めの足にするといったことです。

ラリーが本格的にスタートしたデイ２（金曜）は総合２番手で終えましたが、ラリーは３分の２が残っていて、まったく気が緩まない状態。とてもストレスフルでした。それでも多くのことを学ぶことができ、内容が非常に濃いラリーとなっていました。

そして、タイヤに関してもうまくマネジメントできていた……つもりだったんです。デイ３（土曜）を総合２番手で終え、最終日（日曜）はセブ（オジエ）との２番手争いが予想される展開。最終日に向けた、チームのエンジニアとピレリのエンジニアとのミーティングに、いつも以上に気合いを入れて臨んだら、まったく予想もしていなかった話が……。

「タカ、明日は８本あるソフトタイヤのうちの２本しか使えない」

「ええっ……!?」

僕のアタマのなかは「？」だらけ。タイヤはうまくマネジメントできていたはず！　あれだけタイヤの山を残しているのに、なぜ使えないの？　と。聞いたら、内側のサイドウォールなどにシャープな岩などに当たった際にできた深めのカットなどがあり、パンクのリスクが高すぎるというのが理由でした。「セブは？」と聞いたら、「６本のソフトが使える」。「なぜだ？」という悔しさと、「マジっすか……さすがセブ……」というリスペクトが入り混じった、いままでにない不思議な気持ちでした。思い返すと、いくつかのステージでパンクのリスクは直接的にはなくとも、大きめの石が多く転がっていて、カットが入る恐れのあるセクションがいくつかあり、おそらくそこでの走らせ方に問題があったのかな……と。セブのほうがそのようなセクションでうまくタイヤを労っていたのでしょう。ラリーを組み立てていくうえで極めて重要なタイヤマネジメントについて、この何戦かでセブから多く学んでいます。

最終日、トップを走っていたティエリー（ヌービル）にトラブルが発生し、２番手にいた僕がトップに浮上。相手はセブに変わりました。残された２本のソフトを温存するために、ほとんどのステージをハードタイヤで走らなければいけない状態でしたが、食らいついていけばチャンスがあるかもしれないと思い、クルマをケアしつつ可能な限りプッシュし、２ステージを残してセブと同タイムの総合首位に。ですが、セブは百戦錬磨のチャンピオン。パワーステージ前の段階で差は８秒。もろもろの状況を考え、無事にゴールまで運ぶことだけに集中し、総合２位で終えました。

僕自身初のWRCポディウムフィニッシュです。ゴール後は、うれしい気持ちと、足りない部分を身に染みて感じた悔しい気持ちが同居する、複雑な心境でもありました。でも、チームのみんなをはじめ、一緒に表彰台に上がったセブ／ジュリアン（イングラシア）、オィット（タナック）／マーティン（ヤルベオヤ）という、僕が心からリスペクトしていて、いまでも僕にすごく良くしてくれている彼らが盛大に祝ってくれて、ハッピーな気持ちで表彰台に立てました。心強いサポートをしてくれたチームのみんなにあらためて感謝です。同時に、足りない部分がより明確となり、その悔しさが上を目指していくうえでとても大きなモチベーションになっています。どのラリーでもトップとの差は確実に詰まってきていますし、ステージのなかでのセクションではトップタイムを出すこともできてきているので、どこでもミスなく限界ギリギリで走れるように底上げをしていくのが次のステップです。

今季後半戦は慣れ親しんだラリーと新しいラリーが交互に来るので、とても楽しみ！　数年後にWRCでワールドチャンピオンになることを目標に全力で頑張っていきますので、引き続き応援をよろしくお願いいたします!!

かつた たかとも ● FCJ（2011年王者）、全日本F3 Cクラス（13年シリーズ２位）などを経て、15年に「TOYOTA GAZOO Racingラリーチャレンジプログラム」のドライバーに選出。17年WRC第７戦イタリアのWRC 2でクラス３位。18年WRC第２戦スウェーデンのWRC 2ではクラス初優勝を果たした。19年はWRC第６戦チリでもWRC 2クラスで優勝し、ドイツとスペインではヤリスWRCをドライブ。20年はすべてヤリスWRCでの出場で、欧州の５戦に参戦。21年はヤリスWRCで全戦に参戦する。1993年愛知県生まれ。

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第104回

アフリカの魔術

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。当コラムの絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。この連載をまとめた書籍が発売中。セナに捧げる書き下ろし小説「ブルドッグのアイルトン」を収録。twitterアカウント：@ishii_shinji_as

空。

土。森。山。
雨。草。岩。滝。
キリン、ゾウ、水牛にシマウマ。

なかば壊れかけた対向車。カラフルなシャツの子どもたち。食中毒。どしゃ降りの雨。

大口をひらいて笑う大地。

サファリ・ラリーが帰ってきた！

幼い日の僕にとって、ラリーといえばサファリ、サファリといえばラリーだった。ヨーロッパの国々でもラリーが行われていることはなんとなく知っていたが、モンテカルロでさえ当時はまだ映像は届かなかった。

いっぽうサファリ・ラリーは、早くからの日本車の活躍や企業努力もあって、ニュースやドキュメンタリー番組で、わりと頻繁に取りあげられていた記憶がある。F1はホンダ、サファリは日産、三菱、スバル、ダイハツ、最後にトヨタ。

アフリカという土地への憧憬も、イメージを醸成するスパイスとなった。『スタンレーのアフリカ探検』『ドリトル先生アフリカゆき』『ジャングル大帝』『野性のエルザ』。



大地と、いかに仲良しになれるか。アフリカに愛されるか。勝田はまちがいなく気に入られた

丸みを帯びたブラウン管の映像にかじりつきながら、僕はありありと見た。赤い魔王みたいな砂塵を引きつれて疾駆してくる、ダットサンやレオーネの真横に、白いライオンや言葉を話すサイや、世界最速の人間が、軽々と裸足で伴走する姿を。

人間の手ではどうしても太刀打ちできないものに、人間が、人間性をふりしぼり、必死で立ち向かう。テクノロジーや知性には収まりきらない、巨大な「謎」「マジック」「闇」をはらんだ、現代に残る希有な冒険。

距離は短縮され、安全性はより確保されても、21世紀によみがえったサファリ・ラリーは、やはりサファリ・ラリーのままだった。

トップを守っていたヌービルは土曜、路上のシマウマを避けたとき、ひょっとして、アフリカのマジックに引っかかってしまったのか。それくらい突然、最終日、まるで透明人間のように姿がみえなくなった。

タナックはやはり、水を引きよせる。ぐしょ濡れの雨と曇りにかき消された視界。「スクリーンヒーターが壊れた」と本人はいっていたが、アフリカの雨はガラスなどおかまいなく、全てのものにじりじり浸透する。マシンのなかはあの時ビクトリア湖の水に浸されていたのかもしれない。

同じ雨に打たれ「めっちゃコワかった」と勝田貴元。一瞬にして世界を激変させる豪雨と奔流はサファリ・ラリーの洗礼式だ。道だけでなく、空間も時間も溶かし、スタートもゴールもない闇の世界へ一気にマシンを流し去る。そのとき身の内に入りこんだアフリカの闇は、何年、何十年たとうが、ドライバーの奥からけして消えない。

ラリー中終始落ちついていたオジエも、優勝後のインタビューではデビュー戦のようにはしゃいでいた。もちろんこれがサファリ初勝利。前回、２００２年に開催されたときには、まだ十九歳。フランスのアルプス山中をスキーで滑りまくっていた。

ドライバー、コ・ドラ、メカニックにチームスタッフ。どの表情もヨーロッパのステージとは明らかに違う。隣ではマサイ族の青年たちが、弾ける雨粒のようにジャンプしまくっている。足もとの土が、彼らを真下から跳ねあげている風にみえる。ケニアでは、土地が呼吸し生きているのだ。

この大地と、いかに仲良しになれるか。アフリカに愛されるか。勝田はまちがいなく気に入られた。だからこそポディウム上で『君が代』を二回以上浴びせられた。あれもアフリカの息づく土地がみせてくれた、投げキスがわりの軽いマジックにちがいない。

絵：いしいひとひ

次号オートスポーツは8月20日(金)発売です

9月3日号 №1558 定価690円

※企画内容は変更になる場合がございます。

NEXT

特集

新型マシン・テクニカル詳報

プジョー9X8(WEC)&Mスポーツ・フォード・プーマ(WRC)分析

— F1後半戦予測 —［GT300 BRZ］究極2ℓターボの野望 — SFタイトル争い予想 — ほか

Present For Readers
オートスポーツ読者のみなさんへ



1 スーパーフォーミュラ第5戦もてぎ ペア観戦チケット　1名様

8月28（土）～29日（日）にツインリンクもてぎ（栃木県）で開催される、スーパーフォーミュラ第５戦のペア観戦チケット（２名様がご観戦可能）。こちらのみ『８月６日（金）』応募締切とし、当選者の方へは６日（金）中にお電話いたします。
応募締切：８月６日（金）必着
提供：株式会社モビリティランド
URL：www.mobilityland.co.jp/



2 JAWA（ジャワ）カレー　3名様

アルミホイールの安全性と信頼性を確保しているJAWA（ジャパンライトアロイホイールアソシエイション）特製のレトルトカレー。
提供：一般社団法人 日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会（NAPAC）JAWA事業部
URL：https://www.napac.jp/cms/ja/



3 スーパーGT GT500 1号車 サイン入りクリアファイル　5名様

スーパーGT第４戦の勝利を記念して、山本、牧野そして武藤選手のサイン入りクリアファイルをプレゼント！
提供：株式会社チームクニミツ
URL：http://raybrig-ms.jp



4 Moduloキーホルダー　4名様

スーパーGTでおなじみのModuloロゴをかたどったキーホルダー。
サイズは105mm×18mmほど。
提供：株式会社ホンダアクセス
URL：www.honda.co.jp/ACCESS/

応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、日中連絡がつく電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り　**2021年8月20日**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1557号プレゼント」係

携帯からも応募できます
※携帯からの応募締め切りは2021年8月19日(木)です！

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右QRコードからアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり１回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。

https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1557

AS SIGN BOARD

INFORMATION | 気になる情報を速攻チェック

シーズンのゆくえを占う後半戦の緒戦 第5戦もてぎの観戦券が7月31日に発売

今季のスーパーフォーミュラは全7戦が予定されており、後半の緒戦ともいうべき第5戦が8月28日（土）、29日（日）にツインリンクもてぎ(栃木県)で開催される。続く第6戦（10月16～17日）ももてぎが舞台となるため、この2連戦がタイトル争いのゆくえの要となる。

シーズンは第4戦を終え、ランキングトップに立つのは開幕戦と第2戦で優勝した野尻智紀。それを17ポイント差で大湯都史樹が追う。その大湯から2ポイント差で3位につけているのが、第4戦スポーツランドSUGOでスーパーフォーミュラ初勝利を挙げた福住仁嶺だ。福住はもてぎを得意としていることもあり、一気に流れを引き寄せる可能性は充分。もてぎでのパフォーマンスに注目が集まる。

スーパーフォーミュラ第5戦開催時には、さまざまなイベントが併催される。そのひとつが、初心者・ファミリーにおすすめの『ガイド付き激感レース観戦ツアー』だ。初心者にも分かりやすいガイドを聞きながら、観客席よりコースに近い場所を専用バスで周ることができるので、レースの迫力をより一層強く体感できる。モビパークパスポートをお持ちで中学生以下のお子様連れの方が対象となるが、料金は無料。観戦券の発売と同じく7月31日（土）からツインリンクもてぎのHPで応募を受けつける。

大人気のキャンプ観戦も充実している。『スーパーフォーミュラ ハローウッズステイプラン（有料）』は最も観戦席に近いエリアに、テント、寝具、テーブル、チェアなどすべてがセッティングされている快適プラン。こちらは8月21日（土）17時に募集を締め切る。また、無料で車中泊、テント泊観戦ができるプランもあり、こちらは場内にあるグリーンパーキングへの入場順で利用可能だ。

観戦券やイベントの詳細は、ツインリンクもてぎのHPにまとめられているので、観戦前にチェックしてみてほしい。

■スーパーフォーミュラ第5戦 ツインリンクもてぎ
●観戦券発売日：7月31日(土) 10:00～
●URL：https://www.twinring.jp/superformula/



M.Hirata



MOBILITYLAND



イベント写真はイメージです。

MOBILITYLAND

SAN-EI
CORPORATION

No. 1557

auto sport

オートスポーツ 2021 8/6号・8/20号 合併号

auto sport 2021年8/6号・8/20号 合併号（隔週金曜日発売）2021年7月30日発売　第58巻第14号　通巻1557号
発行人：星野 邦久　編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

特別定価890円

本体809円

雑誌 29663-8/20

4910296630811
00809

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷